J'AI LU LEUR AVENTURE

# la dernière rafale

Peter HENN

préface de Jules ROY



PETER HENN

# La dernière rafale

Préface de Jules ROY

Traduit de l'allemand
par HENRI DAUSSY

## PRÉFACE

*Deux jambes en moins, c'est un prix élevé pour avoir le droit, sinon de dire la vérité, du moins d'être cru. On ne trouve guère d'hommes qui l'aient acheté si cher. C'est le prix qu'a payé Peter Henn pour écrire son livre. Si l'imagination est mauvaise conseillère quand il s'agit de souvenirs déjà vieux de dix ans, les béquilles ou les rotules artificielles sont de singulières modératrices. Est-ce là tout le secret de la puissance de ce témoignage ? Sûrement pas. Mais il faut admettre que celui-ci a sa valeur et qu'il ne convient pas de la perdre de vue.*

*Voici donc encore le livre d'un ancien ennemi. Il ne tire pas son importance de la même origine que le* Journal *d'Ernst Jünger, par exemple, si modéré dans l'expression et si dangereux dans sa déformation profonde d'amoureux de la guerre, ou que les* Réprouvés *de ce fou furieux d'Ernst von Salomon, mais d'une sincé-*

*rité brute qui se moque de plaire ou de déplaire, de flatter ou de heurter les aspirations de son propre peuple ou celles d'une caste militaire, ce qui expliquerait dans un sens l'insuccès de cet ouvrage en Allemagne. Peter Henn n'a été soldat que parce que sa patrie était en guerre. Sans cela il eût simplement été aviateur civil. Il ne semble pas non plus attaché au nazisme ou à un nationalisme violent. De cela il ne parle jamais, sinon pour douter de la parole des hauts dignitaires du parti et des arguments de la propagande. Henn a pris les armes mais il espère les reposer un jour. Comme tel, il n'est guère sensible qu'à ce qu'on lui met dans les mains et rien ne peut le détromper. Les officiers d'état-major peuvent lui vanter, du* Messerschmitt 109, *des performances qui surclassent les avions ennemis ; Peter Henn pilote le* Messerscmhitt 109 *et il connaît sa machine, mieux qu'un porte-plume, sûrement. Mais les porte-plume et les officiers d'état-major nous émeuvent moins, quand ils écrivent leurs mémoires, que Peter Henn essayant d'échapper aux rafales des* Lightning *ou se balançant au bout de la voilure déchirée d'un parachute.*

*C'est qu'il possède alors la vérité ou l'une des vérités essentielles de toute guerre. C'est que le danger de mort lui donne sur les hommes et sur les événements une clairvoyance qui n'est brouillée par aucune idée fausse. Les*

*idées mènent le monde et déclenchent les guerres, mais les hommes qui risquent leur vie peuvent juger à leur tour, à la cruelle et à l'éblouissante lumière de leur sort, des idées qui tuent leurs camarades et qui vont les tuer à leur tour. A ce titre-là, valable pour hier comme pour aujourd'hui et pour demain, la voix de Peter Henn ancien pilote de chasse à l'escadre Meelders et ancien chef d'escadrille à la formation d'assaut n° 4, a le droit de se faire entendre chez nous comme ailleurs et il faut souhaiter qu'elle atteigne toutes les parties de la terre où l'amour de la paix survit encore.*

*
* *

*Peter Henn est né le 18 avril 1920. Dans les signes de sa naissance, il y a le feu, le fer, la foudre et les lieux de sang. Le Phénix aussi. Son emblème, tel que le situe Max Jacob, est « un homme donnant du front contre les lances d'une armée ». En fait, il ne résiste jamais au désir de partager les dangers de ses camarades et d'accomplir des choses insensées. La plus folle de toutes fut peut-être de décoller un avion presque coupé en deux d'un minuscule terrain rocailleux d'Italie pour échapper, si l'on en croit ce qu'il dit, aux blindés alliés. En fait, il leur eût aussi bien échappé en voiture. Mais la difficulté attire ce bélier qui*

*veut vaincre en tentant l'impossible. Ce jour-là, il n'avait jamais eu autant de chance de se tuer, et ce fut miracle qu'il n'y réussît point. Mais la joie la plus forte de ce diable d'homme est de claquer les talons devant le « vieux », c'est-à-dire devant son commandant de groupe qui devait bien avoir trente ans, en lui disant, après une nouvelle aventure : « Lieutenant Henn, retour de mission »... et jouir de la stupéfaction bougonne d'un chef qui ne l'aime pas.*

*Et il était d'ailleurs peu aimable pour un commandant de groupe de chasse, ce lieutenant de vingt-trois ans qui n'était que le fils d'un facteur rural et se destinait à devenir instituteur. Dans la* Luftwaffe *comme dans la* Wehrmacht *on a toujours chéri les officiers sortant des grandes écoles militaires. Les autres ne sont que chair à canon et matériel consommable. Mais la guerre distribue à l'aveuglette les grades et les lauriers.*

*La seule image que j'aie de Peter Henn ne rappelle pas ces grands as internationaux couverts de palmes et de croix ornées de feuilles de chêne qui conduisent inévitablement aux conseils d'administration et aux riches alliances. Si l'on changeait sa jugulaire d'or, son aigle et ses pattes d'épaule, Peter Henn ressemblerait à l'un de ces joyeux garçons que nous avons tous connus à la guerre, et dont rien ne*

*pouvait altérer la belle humeur. La casquette sur l'oreille lui donne l'air d'un mécano devenu officier, mais il a, au-dessus de sa poitrine, un peu grêle, un bon regard et une bonne bouche.*

*Il ne fut jeté dans la bataille qu'en 1943, à une période où commencent et s'accentuent les revers hitlériens et il n'est rien comme la défaite pour mettre, sans jeu de mots, un peu de plomb et de pitié dans la cervelle des militaires. On l'envoie en Italie, il revient en Allemagne, retourne en Italie, fait un séjour dans les hôpitaux roumains, participe à la ruée contre le second front et termine en Tchécoslovaquie, chez les Russes, d'où il rentre, en 1947, grand mutilé. Traqué par la défaite partout où il se trouve, il va de désastre en désastre, s'écrase, saute en parachute, se réveille près d'une salle d'opération, rejoint ses camarades jusqu'à ce qu'un nouveau désastre l'abatte sur la terre, au milieu de gerbes d'étincelles et dans le fracas du tonnerre.*

*Dans la mêlée, il a sûrement, lui aussi, ses victoires, c'est-à-dire ses propres victimes. Quand le hasard veut qu'au cours d'un combat tournoyant où il est chassé par dix* Thunderbolts, *il en ait un devant sa ligne de mire, il ne pousse pas la bienséance jusqu'à ne pas appuyer sur le bouton qui commande le feu. Il a donc envoyé quelques adversaires au tapis,*

*mais il ne s'en prévaut pas plus que Richard Hillary dont l'éditeur doit nous apprendre qu'il a descendu cinq avions allemands pendant la bataille de Grande-Bretagne. Peter Henn ne rugit pas davantage devant les micros. Il ne dit pas : « Encore un... » Le maréchal Gœring, que tout le monde dans la* Luftwaffe *appelle Hermann, vient visiter son groupe et tenir des discours insensés, et nous nous attendons que le lieutenant Henn, n'en pouvant plus, provoque un scandale en relevant quelque sottise. Mais qui sait si, en d'autres circonstances, par exemple s'il avait été engagé avec les escadres époustouflantes de 1939 (Pologne) ou de 1940 (Campagne de France), le lieutenant Henn n'aurait pas été grisé ? Il y a décidément une différence trop flagrante entre les chasseurs du temps de la victoire et ceux du temps de la défaite.*

*Est-ce là le secret de l'humanité de Peter Henn ? Le colonel Accart semble nous y pousser quand il écrit dans la revue* Forces Aériennes Françaises *(n° 66) : « Le chasseur est un vainqueur ou il n'est pas », pour tenter d'expliquer que le livre de Richard Hillary comme ses lettres n'étaient jamais que l'œuvre d'un bombardier, c'est-à-dire d'un combattant qui a trop le temps de penser. Il est sûr que le lieutenant Henn n'a pas l'esprit chasseur, et que le trop fameux Rudel, aux feuilles de chêne en or et*

*brillants, et qui ne fut jamais que pilote de Stukas, l'a beaucoup plus que lui.*

*Il faut dire aussi que M. Rudel n'a jamais éprouvé de pitié, ni pour lui, ni pour les autres. C'est l'homme d'un cataclysme, cataclysme et fléau lui-même, tandis que Peter Henn, comme Accart, d'ailleurs, se laissent émouvoir par un copain tombé en mer, ou mort. Ou par les propos de solennels embusqués. Il a les nerfs en boule, en même temps que lui apparaissent nettement les raisons de l'effondrement, au sol et dans les airs, de la puissance aérienne allemande, et les bobards de la propagande ne le touchent pas. Il les rejette d'un coup d'épaule méprisant. Il emploie le mot « massacre » en parlant de la guerre. Nous y voilà : c'est un mauvais esprit, et l'on va définir ainsi cet étonnant chasseur. Mauvais esprit, je ne sais pas ; mais esprit sûrement. Le lieutenant Peter Henn pense trop, et on consigne cela dans ses notes comme une infamie. « Ce qu'il faut, lui conseille son meilleur camarade, c'est tirer, pousser comme un sourd sur ton bouton et ne penser à rien. » En fait, c'est la morale du chasseur international, comme c'est d'ailleurs la morale des guerres. Oui, mais quand on n'arrive pas à ne pas penser ? Il ne reste plus, je suppose, qu'à quitter les rangs.*

*C'est Charles Benoist, je crois, qui raconte cette histoire. L'empereur Julien faisait faire*

*l'exercice à ses troupes barbares sur les rives d'un fleuve étranger, et il était si sombre qu'on lui demanda ce qu'il avait. Il ne répondit pas. Un long moment après, toujours sombre, et se détournant un peu, il laissa, comme on insistait, tomber ces mots : « Quelle occupation pour un philosophe... »*

*Et pourtant, dans l'action de la victoire, les rares fois où il ne se soit pas fait étriller, ou le jour où son escadrille casse une formation de* Liberators *aventurés en Allemagne sans escorte, Peter Henn s'aperçoit qu'il ne pense plus. Mais qu'il soit de nouveau poursuivi par les* Lightning, *que son avion sonne sous les rafales comme une armure sous les coups d'épée, ou qu'à demi aveuglé par le sang, il soit contraint de s'extirper de sa carlingue et de se laisser basculer dans le vide, « le ciel, la terre, le ciel, la terre »... dans cette partie du livre qui nous coupe le souffle, et il se remet à penser assez, au moins pour que cette prière lui échappe : « Mon Dieu, que cela finisse... » en se souvenant d'un pilote américain qu'il a vu, les bras en croix, tomber d'un bombardier et s'écraser sur le terrain des* Messerschmitt.

*
* *

*Les voilà donc, ces chasseurs allemands dont nous guettions l'approche dans le ciel d'Euro-*

*pe ! Trompés par l'illusion de croire l'ennemi plus fort et plus courageux que soi, nous pensions avec appréhension qu'ils décollaient de leurs aérodromes comme une horde sauvage et qu'ils escaladaient vers nous le jour ou la nuit avec des cris de rage et des ricanements de vampires. C'est que l'ennemi se charge de tout le mystère de ce qu'on ne connaît pas. C'est que nous nous étions préparés pendant des années à affronter avec un tel luxe de précautions, faute d'une réalité vivante, que les hommes doués d'imagination multipliaient les risques de la rencontre. Si nous avions su, à l'époque, que la durée de la vie moyenne d'un pilote affecté à la défense du Reich variait entre 48 et 69 heures de vol, nous aurions peut-être ri, nous qui en avions le double ou le triple devant nous.*

*De toute façon, cela crée des liens avec l'ennemi. Pourquoi Peter Henn aurait-il « arrangé » cette soirée avec un pilote américain tombé dans les lignes d'une forteresse en flammes ? De l'entretien avec le prisonnier, à la popote des chasseurs de l'escadre Moelders, il faut retenir ce dialogue, courtois bien sûr, mais révélateur, car les combattants cherchent toujours le dialogue avec l'adversaire et, quand l'occasion s'en présente, reconnaissent avec stupeur une fraternité plus grande qu'avec les échelons supérieurs. « Que pensez-vous de notre* Messer-

schmitt ? » *demande le lieutenant Henn qui servait d'interprète.*

*« Ma question le surprit et je le vis réfléchir. Il se tut un instant, puis lança :*

*« — Nous sommes heureux de le voir aussi rarement. »*

*Réponse habile. Libre à nous de l'entendre à notre guise.*

*« — Et vous, que pensez-vous des forteresses ?*

*« — Nous regrettons de les voir aussi souvent.*

*« L'Américain éclata de rire et l'hilarité devint générale. Soudain, le silence se fit. Mes camarades et moi, nous nous regardions d'un air gêné. Nous venions d'avouer ce que nous avions l'intention de cacher. »*

*« Notre ennemi dérisoire multipliait donc de son côté les dangers que nous lui faisions courir. Il approchait de nous en rentrant la tête dans les épaules, pendant le moment où il servait de cible à nos mitrailleurs, et quand il voyait devant lui étinceler et se croiser les gerbes de traçantes qui l'avaient raté, il n'éprouvait au fond de lui que le désir de rompre. Cet ennemi n'était pas un robot à qui la peur est inconnue. C'était un homme qui avait besoin de secours.*

*« Herbert était notre pilote le plus habile. Volontiers taciturne, il formait le trait d'union entre l'ancienne et la nouvelle génération d'avia-*

*teurs. Froid et raisonné, jamais nerveux, toujours cordial et serviable, c'était un camarade, un vrai. Avec lui, on parlait franchement, à cœur ouvert. Je me souviens qu'une fois j'étais allé le trouver, un soir, en Sicile, après mes premières missions :*

*« — Herbert, j'ai la frousse.*

*« — La frousse ! Tais-toi donc, idiot, tu ne sais pas ce que tu dis. J'ai plus souvent sué dans ma carlingue que toi dans ton existence. Mais personne ne s'est jamais douté que j'avais peur. L'essentiel, vois-tu, c'est de vaincre l'obstacle, de sauter la haie, de mater son propre instinct de conservation. C'est dur, je suis payé pour le savoir. Crois-moi, Peter, j'ai aussi peur que toi, je tremble comme les autres, tous les autres, sans exception. Dans le tas, il y en a qui prétendent le contraire. C'est faux. Il y en a d'autres qui s'en moquent et qui crachent au visage de leur frousse. Tout le monde n'est pas comme eux ; d'ailleurs, ça ne sert à rien. Eux aussi, malgré les apparences, sentent la sueur leur couler le long du dos. Certains ont encore plus peur que nous. Henn, retiens bien ce principe : reconnaître qu'on a peur, mais ne pas le montrer. Personne ne t'en fera grief si tu l'avoues ; par contre, si tu fuis au moment critique, sous prétexte que ton moteur te joue des tours, on ne te le pardonnera jamais. Ne jamais se montrer lâche, Peter. Plutôt aller au tapis. Je sais que ce n'est pas facile... La prochai-*

*ne fois que nous volerons ensemble, colle-toi à moi et dis-toi que nous crevons de peur tous les deux. Ça te soulagera. Nous ferons ce que nous aurons à faire et je te ramènerai au terrain... »*

*Herbert fut tué. Mais il avait eu le temps, dans sa carrière, de chasser et non pas, comme Peter Henn, d'être toujours chassé. Dans le fond, Accart a raison. Le chasseur ne vaut rien dans le rôle du chassé. Pour que le lieutenant Henn ait été plus grand et qu'il ait ressemblé à un Marin la Meslée, par exemple, il aurait dû sentir qu'il servait une grande cause, et ce n'était qu'un homme qui pensait à sa fiancée. Hillary ne parle pas de ses victoires, mais ce qui lui donne sa force au moment où son pays risque de sombrer, c'est qu'il ne voit pas d'issue pour lui-même, tandis que Peter Henn attend le moment où on lui donnera l'ordre de déposer les armes. Il n'y a pas d'autre explication, semble-t-il, au courage, que l'état de lansquenet ou l'état du soldat qui accepte de mourir parce qu'il n'y a pas de vie possible dans l'esclavage de son pays. Pas d'autre justification non plus. La première, toute gratuite, pour une race en voie de disparition. La seconde, pour les seules guerres qui trouvent une excuse dans notre monde dans les douleurs d'enfantement de son unité.*

*Quoi qu'il en soit, la propre position de Peter Henn a sa noblesse et ses deux jambes coupées seraient là pour nous le rappeler si nous avions tendance à l'oublier. Il a le droit de ne pas vouloir inscrire de victoire à son palmarès. Il a le droit de souffrir quand le parachute d'un adversaire ne s'ouvre pas. Il a le droit de rendre les honneurs funèbres à un pauvre corps disloqué et d'écrire sur sa croix, au-dessous du numéro d'identification :* « Ici repose un camarade inconnu, aviateur américain. » *Il a le droit enfin de penser que toute guerre est une abomination, et ceux qui marchent sur leurs deux jambes devront se taire en l'écoutant.*

Jules ROY.

# I

« Ils ont débarqué en Sicile ! Tout le monde dehors et en vitesse ! Les pilotes au rapport, immédiatement, sous la tente du chef de groupe ! »

Par l'ouverture de la tente dont l'abattant est relevé, j'aperçois un mécano, en sueur, les cheveux en désordre, haletant, qui fait un signe. Au même moment, il disparaît, aussi vite qu'il était venu. Son ombre se projette sur la toile à mesure qu'il s'éloigne. Jetant mes cartes sur la table, je me mets à grommeler :

— Quelle poisse ! Juste au moment où je tenais l'as de cœur. Tant pis, allons voir le « vieux ».

Dans la tente réservée à la sixième escadrille, c'était une vraie foire : les pilotes debout, chacun cherchant ses affaires, des jurons, des cris, des bruits de chaises, un vacarme infernal. Nous avions entendu l'ordre mais, pour le moment, nous ignorions ce qu'il signifiait exacte-

ment. Herbert, le chef d'escadrille, s'égosillait :

— Dépêche-toi, Franz ! Va chercher la bagnole ! Laissez vos affaires, nous reviendrons tout à l'heure. Allez, montez !

Quelques minutes plus tard, dix pilotes étaient entassés, tant bien que mal, dans la voiture tous-terrains. Herbert tenait le volant et personne ne parlait. L'aérodrome de Casa Zeppera, en Sardaigne, au sol sableux, à l'herbe jaunie dévorée par le soleil, ressemblait à une véritable fourmilière en émoi. De l'autre côté, dans les cantonnements de la quatrième escadrille, en face, chez la cinquième, c'était le même spectacle : pilotes affairés, courant en tous sens, mécanos venant aux nouvelles. Sur les pistes, des voitures fonçaient, pleines de pilotes, convergeant vers la tente de commandement.

Quelques minutes plus tard, le groupe se trouvait réuni. Sous sa tente, le chef, assis derrière sa table pliante, attendait que l'assistance fût au complet. Autour de lui, les pilotes formaient demi-cercle.

Un commandant demanda :

— Manque personne ?

— Non, tout le monde présent, répondirent en chœur les chefs d'escadrille.

Le chef de groupe ouvrit le débat :

— Ecoutez-moi bien, les enfants ! La nuit dernière, les Italiens ont, une fois de plus, sec-

tionné les fils du téléphone de campagne. Voilà pourquoi j'ai envoyé un mécano en estafette à chaque escadrille. Ce matin, les Américains ont débarqué en Sicile. Notre téléphone étant indisponible, nous avons attendu un message radio. Maintenant il est là. Le groupe part immédiatement pour Trapani. Tous les avions capables de voler prennent l'air ! Compris ? Emportez savon, rasoir et votre brosse à dents. Laissez le reste ici.

« Ordre de décollage : leader, quatrième, cinquième et sixième escadrilles. J'attendrai en tournant au-dessus du terrain. Et attention ! En formation serrée, pas comme la dernière fois ! Il faut qu'en cinq minutes nous soyons groupés. Et que la sixième escadrille vire convenablement pour rejoindre ! Altitude 4 000, direction cap Carbonera ! Au-dessus de la mer, restez en formation de combat et pas de traînards ! Si nous devions rencontrer l'ennemi au-dessus de l'eau, la sixième escadrille nous couvrira sur l'arrière. Vous m'avez bien compris ?

— Oui, mon... marmonna Herbert.

— Combien d'appareils avons-nous ?

L'officier du matériel s'avança :

— Pour le moment, trente-quatre, commandant !

— Une véritable armada ! Nous sommes invincibles même si les Lightning se montrent.

Quant à vous, les enfants, pas question d'avoir la frousse ! Ceux d'en face tirent comme vous, c'est-à-dire à balles et non avec des pistolets à eau. Restez groupés, c'est l'essentiel. N'oubliez pas que le traînard est toujours abattu. Pas de questions ? Non ! Encore une chose, Herbert : tu veilleras sur les deux « bleus » : un sur ta gauche, l'autre à ta droite. Maintenant, vous pouvez disposer ! Décollage dans cinq minutes.

Dans la voiture conduisant les pilotes de la sixième escadrille aux emplacements de dispersal, j'étais assis auprès de Sigi, un jeune officier nouvellement versé dans l'unité.

— Sigi, j'ai l'impression que ça va chauffer !

— Un jour ou l'autre, ça devait arriver. J'avoue que l'inaction de ces derniers jours commençait à me taper sur le système. Cette fois nous rejoignons Trapani ; en Sicile, il fait certainement une chaleur à crever, comme ici. Donc, pas de différence. Tu as entendu tout à l'heure : les Italiens ont coupé la ligne téléphonique. Inutile de la réparer ; mieux vaut enrouler les fils et les mettre au frais en attendant que nous ayons un aérodrome fixe. En tout cas, j'ai l'impression que nous ne sommes pas prêts de revenir dans ce trou de Casa Zeppera. Aujourd'hui, pour la première fois, toi et moi nous accompagnons le chef d'escadrille. C'est un événement, tu ne trouves pas ?

Je me taisais ; avant de répondre, je me passai la main dans les cheveux et me grattai le menton.

Peu après, nous montions dans nos Messerschmitt. Mes mécanos, debout sur les plans, m'aidèrent à boucler mes courroies, à attacher le masque à oxygène, le parachute et le canot pneumatique. Ensuite, ils enclenchèrent la manivelle du démarreur et se mirent à tourner comme des sourds. Une pétarade, des toussotements : le moteur fonctionnait.

— Lâchez les freins !...

Les Messerschmitt 109 s'ébranlèrent, cahotant sur la piste d'envol. Herbert, le chef d'escadrille, arrêta son appareil, face au vent ; je me plaçai à sa droite et Sigi à sa gauche. L'escadrille roulait au sol. Bientôt, la sixième se retrouva groupée, à raison de quatre avions disposés en ligne, attendant le signal d'envol, une fusée lâchée devant la tente de commandement. Le premier échelon de trois Messerschmitt pilotés par Herbert, par Sigi et par moi décolla simultanément, nos ailes distantes de trois à quatre mètres maximum. Nous roulions sur le sable bosselé de la piste. Devant nous, la quatrième et la cinquième escadrilles prenaient déjà l'air et nous étions environnés d'un épais nuage de poussière jaunâtre soulevée par les hélices de ceux qui nous précédaient. C'est à peine si je distinguais la machine d'Herbert

qui filait à 200 à l'heure. Enfin, à cinquante mètres, je sortis dans l'air pur.

J'étais stupéfait et ne comprenais pas ce qui s'était produit : en décollant, Sigi était à gauche de l'avion d'Herbert, moi à sa droite. Maintenant c'était le contraire. Nous avions dû nous croiser à quelques centimètres et friser la catastrophe à un cheveu près. Dans la poussière, Sigi et moi étions passés sous le ventre du leader, virant au lieu de filer en ligne droite. A travers les vitres de l'habitacle, nous nous regardions, pâles comme des cadavres. Herbert hochait la tête et, dans la radio, j'entendis sa voix :

— Bande de crétins !

Un peu plus et trois carcasses s'écrasaient en flammes au bord du terrain.

La formation se groupa, survola la terre pendant quelques minutes et mit le cap sur la mer Tyrrhénienne. Trapani se trouvait à quatre cents kilomètres vers le sud-est.

Devant moi, un moteur ; au-dessus, le ciel bleu, sans un nuage ; au-dessous, la mer couleur bleu de Prusse.

Voilà pour le paysage. Tout autour, groupés en formation de combat, distants de 150 à 200 mètres, les camarades, c'est-à-dire trente-neuf Messerschmitt 109 et leurs pilotes. Nous nous sentons invincibles et sommes prêts à tenir tête à l'adversaire, même s'il est supérieur en

nombre, même si le combat doit se dérouler au-dessus de l'eau.

Survoler la mer n'a rien d'une partie de plaisir, lorsqu'on pilote un monomoteur. Il suffit que l'hélice ou le moteur se mettent à cafouiller et c'est la chute. Pour des motifs qui m'échappent, le cas était fréquent. La raison ? Les moteurs Daimler-Benz équipant les appareils de chasse devaient tourner bién au-delà de la limite imposée.

On est assis dans son habitacle, le manche entre les mains, tout yeux, tout oreilles, le cœur battant au rythme du compte-tours. Un bon pilote décèle immédiatement le piston qui cogne, le bruit insolite, la moindre secousse suspecte. Sans cesse, ses yeux glissent sur la planche de bord, du cadran du compte-tours à l'indicateur de pression d'admission ; ils inspectent les aiguilles, scrutent les manomètres. Moi-même je me demande : « Mon moteur tiendra-t-il ou... ? »

En formation, une escadrille adopte généralement une allure de croisière. Toutefois, brusquement, il faut mettre les gaz, de temps en temps, pour conserver sa place dans la formation. Chaque fois, mon cœur se serrait et j'éprouvais un vague malaise lorsque j'étais obligé de pousser sur ma manette pour augmenter l'allure et rattraper les autres. Soudain, dans mes écouteurs, une voix retentit :

— Allô !... ici « jaune cinq » ! Ici « jaune

cinq ! » Mon moteur cafouille, je perds de la vitesse. Mon moteur s'arrête... mon moteur s'arrête...! »

C'est celle d'un sous-officier, revenu de permission trois jours plus tôt. Nous sommes à quatre mille mètres d'altitude, à la limite de la zone où le port du masque est indispensable, au-dessus de la Méditerranée, à mi-chemin entre la Sardaigne et la Sicile. L'hélice de son avion tourne de plus en plus lentement et cale. Son moteur tousse, grince, stoppe, repart, crisse, cogne. Il est à bout de souffle bien que le pilote donne le maximum d'admission. De nouveau, la voix s'élève dans l'écouteur : « Je perds de la hauteur... je n'arrive plus à suivre. »

Tout cela sur un ton plaintif ; c'est ainsi que pleurent les enfants, sur un mode aigu, quand la peur les serre à la gorge. Une autre voix, celle du leader, retentit :

— Max, ne perds pas ton sang-froid ! Du calme, Max ! Tu as largement le temps de sauter. Nous sommes pressés et ne pouvons pas t'attendre mais la sixième escadrille te couvrira. Elle restera jusqu'au moment où tu feras le plongeon. Max ! Ne perds pas courage ; nous te tirerons de là. Nous sommes en été et l'eau est chaude !

Maintenant, c'est Herbert, notre chef d'escadrille, qui nous appelle dans la radio :

— Peter, Sigi, rompez la formation ! Atten-

dez que Max soit grimpé dans son canot et ralliez Trapani. Et surtout ramenez un gisement exact !

Tiens ! Pourquoi nous confie-t-on cette mission, à Sigi et à moi ? Alors que nous sommes des « bleus » ! Qu'une formation de Lightning vienne à passer par ici, qu'un de nos moteurs nous lâche et adieu les copains !

Nous tournons autour de l'appareil de Max qui perd de l'altitude. 2 000 mètres seulement. Notre camarade doit se laisser glisser en vol plané, le plus loin possible, en direction de la Sicile.

A mon tour, je l'appelle par radio :

— Max, avant de venir te rejoindre, j'ai aperçu la terre ; nous ne devons plus être loin de l'île Marittimo. Attends encore avant de rejeter ton cockpit, pour que nous puissions rester en contact ; sinon, tu risques d'arracher ton antenne. Tu sauteras à cinq cents mètres, pas avant !

— Entendu !

— Prépare-toi tranquillement. Débranche ta radio au dernier moment. Défais tes courroies mais attention à la poignée d'ouverture du parachute et au bouton de largage du canot pneumatique. Quand tu seras prêt, préviens-nous.

Quelques minutes, puis la voix de Max :

— Paré !...

— Maintenant, écoute : largue ton habitacle,

enlève ton casque, mets le manche au ventre. Donne un coup de pied brusque sur le palonnier et tu seras éjecté. Tu ne risques rien, Max ! Compte jusqu'à vingt-quatre et tire sur la poignée du parachute !

— Entendu !

— Une fois dans l'eau, débarrasse-toi du « parapluie », sinon il risque de te « coiffer ». Appuie sur le bouton de largage et ouvre le clapet de gonflage du canot. Lui ne risque pas de t'échapper puisqu'il est attaché sur ton dos. Malgré tout, gonfle ton gilet de sauvetage pendant la descente. Ensuite, monte dans le bateau et veille à le maintenir face à la vague. Reste dedans, nous viendrons te chercher. Attends encore deux heures avant de lancer à l'eau la poudre de signalisation. Nous te repêcherons avec un Junker amphibie.

— Compris... A propos, avez-vous l'adresse de ma famille ?

— Oui, Max, nous l'avons !

— Promettez-moi d'écrire, si ?...

— Juré, Max ! juré !

— Au revoir, Sigi, au revoir, Henn !

— Au revoir, mon vieux Max !

De mon habitacle, j'aperçois l'avion de Max qui glisse vers l'eau selon un angle de plus en plus accusé. Un point noir, le cockpit, un trait blanc, le parachute : Max saute. En même

temps, une voix inconnue lance à travers l'éther :

— Pauvre type !

C'est celle d'un pilote du groupe dont les appareils disparaissent à l'horizon.

La cloche du parachute se balance au-dessus de l'eau sombre. Pendant que Sigi et moi tournons autour de lui, Max nous fait des signes. Le Messerschmitt pique, ricoche à la surface et s'enfonce. Rien, aucune épave, aucun débris ne marque l'endroit où s'est produite la chute ; rien si ce n'est un cercle d'écume et de vaguelettes qui se propagent. Max descend lentement ; nous le voyons tirer sur les suspentes du « parapluie » pour compenser le balancement. Plus nous nous rapprochons du niveau de la mer et plus nous remarquons, Sigi et moi, que la houle est forte. Max atteint l'eau et plonge.

Une pensée me traverse l'esprit :

« C'est maintenant ou jamais ! Va-t-il ressortir ou bien s'enfoncer ? »

La soie du parachute s'étale comme un suaire et dérive, poussée par le courant. Quelques secondes plus tard, une tête se montre, puis une tache jaune surgit à côté d'elle.

Sigi m'appelle dans la radio :

— Dieu soit loué, son canot flotte !

Max nage comme un possédé. Sa combinaison de pilote, les bottes de vol, le pistolet à

signalisation, la boîte contenant les fusées rouges, son sac à provisions — en principe il n'a pu s'en débarrasser — doivent l'entraîner vers le fond, en dépit du gilet de sauvetage.

— Sigi ! S'il ne se hisse pas bientôt dans le canot, il va se noyer !

— Chienne de vie !

Maintenant, Max a réussi à saisir la corde du canot ; nous le voyons essayer de grimper puis retomber à l'eau. Il renouvelle sa tentative, parvient à glisser son torse par-dessus le bourrelet de caoutchouc, l'enjambe et s'assied.

Un homme à la mer ! A la merci d'une vessie de caoutchouc gonflée d'air, de forme oblongue, large de soixante centimètres, longue d'un mètre vingt. Accroupi en tailleur, Max nous fait signe. Nous décrivons des cercles au-dessus de lui, entre la Sardaigne et la Sicile, à deux cents kilomètres de la côte. L'horizon est vide : le ciel, l'eau, un radeau qui danse sur les vagues. Il monte et descend entre deux lames, émerge, retombe ; nous voyons Max se cramponner aux bourrelets pour ne pas être emporté comme un fétu.

Pour lui signifier que le moment de la séparation est arrivé, nous agitons les plans de nos appareils.

Max, vingt et un ans, reste seul au milieu de la Tyrrhénienne ; il espère, il attend, cramponné au canot, son unique sauvegarde. Au-dessous

de lui, s'ouvre un abîme insondable. Le canot est sa dernière planche de salut.

Nos deux Messerschmitt survolent encore le radeau pour faire le point. Je prends mon compas, mon chronomètre, note les indications et met le cap sur la Sicile. Une demi-heure plus tard, nous atterrissons sur l'aérodrome de Trapani. Nous avions volé à quatre cents kilomètres à l'heure, tenant un cap 124 et nous connaissions avec exactitude la position de Max, située dans un rayon de deux cents kilomètres.

Sitôt arrivés, nous nous précipitons au poste de commandement. Plantés devant la carte d'opérations, nous l'étudions attentivement. Cependant, peu nous importent les traits rouges délimitant les points de débarquement des Américains. Ce qu'il nous faut, c'est un Junker amphibie ; aujourd'hui, Max doit être sauvé. Pendant ce temps, le malheureux vogue quelque part, entre deux îles, buvant la tasse à chaque vague qui recouvre son esquif.

Par téléphone, j'alerte la station de sauvetage allemande de Trapani.

— Désolés ! Plus d'appareils. Tous abattus ou détruits au sol lors du dernier bombardement. Impossible de prendre l'air.

Je raccroche le récepteur.

— Henn, que faire ? Nous ne pouvons tout de même pas le laisser !

A ce moment intervient Gunther, le chef de la cinquième escadrille.

— Je m'en charge ; j'appelle immédiatement l'aviation italienne !

Gunther va vers le téléphone et demande la communication. Tous, anxieusement, nous faisons cercle autour de lui. A l'autre bout du fil, nous entendons quelques mots italiens puis nous voyons Gunther poser brutalement l'écouteur sur son support :

— Ces cochons-là ne comprennent pas l'allemand. Surtout dans un cas pareil ! Avec leurs Savoia en papier mâché, ils ne se risquent pas au-dessus de la mer. Il paraît, disent-ils, qu'il y a trop de Lightning en l'air ! Allez me chercher une voiture, je vais leur sonner les cloches.

Gunther sort de sa poche sa croix de fer, l'épingle sur sa tunique, monte en auto et démarre.

Deux heures plus tard, nous le voyons revenir. Il jette feu et flamme.

— Messieurs nos alliés font dans leurs frocs ! Ils refusent de prendre l'air sauf s'ils en reçoivent l'ordre de leur division aérienne.

— C'est ça la solidarité de l'Axe ! s'exclame Sigi.

Herbert, le chef de l'escadrille 6, explose à son tour :

— Qu'ils prennent une barque de pêche, qu'ils envoient un sous-marin ou qu'ils grim-

pent dans une périssoire mais qu'ils fassent quelque chose ! Nous n'allons tout de même pas laisser Max en tête à tête avec les poissons !

Nous en étions au même point lorsque le « Vieux » — plus exactement notre chef de groupe — eut le mot de la fin :

— Sigi, Henn, préparez-vous ! Retournez là-bas et dites bonsoir à Max de notre part. Qu'il sache que nous ne l'oublions pas. Entre temps, Gunther et moi nous allons au corps d'armée italien. Quant à toi, Herbert, préviens l'état-major pour qu'il sache où nous sommes. Exécution immédiate !

Sigi et moi, nous repartons. Le soleil descend dans la mer, les îles de la côte sicilienne s'empourprent, la mer luit comme un miroir ; rasant les flots, nos appareils foncent vers l'ouest.

J'appelle Sigi dans la radio :

— Pourvu que nous le trouvions ! Le soleil est éblouissant ; c'est à peine si je vois à quelques kilomètres devant le nez de mon coucou. Vois-tu qu'un Lightning apparaisse !

— Tais-toi donc ! Tu ferais mieux de tenir ton cap et ta gueule ! Sinon les Américains vont nous entendre, à Tunis ; dans un quart d'heure nous aurons une bande de « double-queue » à nos trousses.

Les moteurs ronflent régulièrement et nous nous taisons, les yeux rivés sur la mer. Une

demi-heure plus tard, n'y tenant plus, je lance :

— Sigi ! En principe, nous devrions être au-dessus de lui. Montons un peu pour mieux voir.

— D'accord, mais arrangeons-nous pour avoir le soleil dans le dos. Autrement, nous passerons près de Max sans l'identifier.

— Entendu !

Nous virons de bord, nous tournons et reprenons la recherche. Tout à coup, sous nos plans, une lueur rouge s'élève de l'eau noire :

— C'est lui qui lâche une fusée ! Il est là ; il flotte encore. Descendons !

Rasant la surface, nous décrivons des cercles autour du radeau. Max n'a pas bougé depuis notre départ ; il est toujours accroupi au fond de son canot. Une nouvelle fusée rouge monte, hésite au sommet de sa trajectoire et retombe en zigzag, charbon ardent qui zèbre la nuit. Il n'en reste plus rien, sinon un panache de fumée grise que le vent disperse.

— Peter, si seulement nous pouvions lui parler, lui jeter quelque chose, des provisions par exemple. Pauvre malheureux !

Max est à peine visible, mais son canot jaune danse sur les vagues. Soudain, une tâche blanche s'agite au-dessus du radeau.

— Sigi, il nous fait signe avec son foulard de pilote. Tu vois quel rôle ce bout de chiffon peut jouer dans un cas pareil. Pourtant, Dieu sait si on nous blague, nous les pilotes de chasse, à

cause de lui ! Si Max n'en avait pas, nous le perdrions de vue.

— Il est temps de rentrer, la nuit tombe. Agitons nos ailes pour lui montrer que nous reviendrons demain.

Les deux appareils tournent une dernière fois. Passant au-dessus du radeau, Sigi lance une fusée verte et murmure :

— Max, le vert est couleur d'espérance. A demain. Confiance, Max, nous te sauverons !

La fusée tombe dans l'eau à côté du canot. Une demi-heure plus tard nous atterrissons à Trapani.

Le « vieux » nous demande :

— Flotte-t-il encore ?

— Oui, mais il a dérivé. Tenez, voilà à peu près où nous l'avons retrouvé.

— Direction Tunis, intervient Herbert.

— Oui, à raison de dix kilomètres par heure.

— Saloperie ! Chaque minute de retard de notre part le rapproche un peu plus de la captivité. La mer est sillonnée de vedettes rapides anglaises et américaines.

Herbert arpente la pièce à grands pas.

Le « vieux » s'exclame soudain :

— Décidément, il n'y a rien à faire. Rentrons, les enfants !

M'approchant du chef de groupe, je lui demande :

— Avez-vous obtenu quelque chose, commandant ?

— Rien. Les Italiens attendent l'ordre de leur corps d'armée mai j'ai chargé notre chef d'escadre de revenir à la charge. Demain nous devons l'appeler au téléphone.

Les trois voitures tous-terrains repartent. Les pilotes du groupe rejoignent leurs tentes plantées à l'ombre d'un petit bois d'oliviers. Sigi et moi nous jetons notre dévolu sur une tente à deux places, mangeons rapidement un morceau et nous couchons. Non loin, dans une haie de cactus, une cigale lance ses trilles. Allongés sous nos moustiquaires, nous parlons. Le premier, Sigi entame la conversation.

— J'aimerais savoir ce que fait Max en ce moment.

— En voilà une question ! Il flotte, bien sûr. Néanmoins, je ne voudrais pas être à sa place. La pire épreuve, Sigi, c'est la soif. Impossible de boire de l'eau de mer, sinon Max est sûr d'y rester. Même s'il dispose de tablettes de malt, après qu'il les aura mangées, il n'en aura que plus soif. Sigi, imagines-tu la chaleur qu'il doit faire sur la mer en plein soleil ! Toute cette eau qu'on ne peut pas boire. Un vrai supplice de Tantale ! Et puis, la nuit tombée, il fait froid et ses habits sont trempés. Max doit claquer des dents. Il faut absolument que nous le tirions de là, coûte que coûte !

Depuis trois jours et trois nuits, Max flotte sur son canot pneumatique. Multipliant les démarches, alertant la terre entière, nous hurlions dans le téléphone, jurions comme des possédés, en allemand et en italien. Enfin, le résultat fut atteint : on nous accorda un hydravion Savoia.

Au moment de l'envol, Gunther donne ses instructions :

— Trois appareils prendront l'air pour assurer la couverture aérienne de la « casserole ». C'est moi qui surveille l'arrière de la formation. Si l'équipage italien fait mine de changer de cap, je le descends et l'envoie rendre visite aux poissons.

Nous patrouillons au-dessus du plan d'eau de Trapani, attendant que le Savoia décolle. La radio, ce jour-là, restait silencieuse ; nous avions tous les yeux rivés sur le compas. Le cap était bon. Je volais en tête avec Sigi. Arrivés au-dessus du point où, compte tenu de la dérive, nous espérions trouver Max, nous décrivons des cercles, fouillant l'horizon :

— Sigi, où est-il ? Il ne tire plus de fusées.

— Cherchez, les enfants, cherchez, répétait Gunther dans la radio.

Nous avions beau écarquiller les yeux, aucune trace du canot pneumatique dans le désert liquide. Au bout d'un quart d'heure, la voix de Sigi s'éleva :

— Cherchons plus au sud ; la nuit dernière, le vent soufflait et Max a dû dériver.

Je fis signe à l'équipage du Savoia, lui indiquant d'obliquer à gauche, et amorçai un virage.

Soudain, un cri... C'est moi qui l'ai poussé.

— Ça y est... je l'ai repéré.

— Où ça ?

— Un peu plus à gauche... regarde, une tache jaune... le canot...

Gunther qui volait à proximité du Savoia piqua vers la mer. L'hydravion amerrit et navigua vers le canot qu'il encadra de ses flotteurs. Je vis l'équipage descendre, puis remonter, hissant un corps dans la carlingue.

Nous tournions au-dessus, anxieux de connaître le résultat du sauvetage. Bientôt, le Savoia repartit.

Gunther, Sigi et moi, nous poussons un même soupir :

— Cette fois, nous l'avons sauvé !

Plusieurs heures plus tard, nous étions au chevet de Max, à l'hôpital de Trapani ; lui-même était incapable de parler. Le médecin-chef nous avait donné l'autorisation de rester près de lui cinq minutes, pas plus. Nous regardions ses mains, son visage, ses bras dont la peau, attaquée par l'eau de mer, avait pris une teinte violette. Max ouvrit les yeux et se força à sourire. Nous faisions cercle autour de lui, en si-

lence, quand les sœurs posèrent les premiers pansements. Max gémit ; on lui administra une piqûre de morphine et nous l'entendîmes divaguer :

« Là... là... des vedettes rapides. Elles n'ont pas tiré. Je ne veux pas mourir... Je ne veux pas qu'on me fasse prisonnier. Jamais plus je ne veux voir d'eau... jamais... jamais... ! »

Gunther chercha à le calmer :

— Doucement, Max ! Repose-toi, dors. Tu en as besoin.

Max s'est endormi pour ne plus se réveiller ; quelques heures plus tard, il rendait le dernier soupir.

Trois jours plus tard, nous apprîmes qu'on l'avait porté sur la liste des futurs chevaliers de la croix de fer. Sa mère la reçut à sa place.

Quelle dérision !

## II

Les Américains nageaient dans l'abondance ; nous, par contre, étions démunis de tout. La seule chose que nous avions, c'étaient des états-majors ; comme chacun sait, ceux-ci n'ont jamais remplacé les avions de chasse en première ligne.

Dans les jours qui suivirent le débarquement allié en Sicile, on avait rassemblé à Trapani trois groupes de chasseurs, soixante-dix appareils en tout. Trois jours plus tard, chaque groupe ne disposait plus que de douze avions en état de prendre l'air. Les tapis de bombes s'étaient chargés de transformer le terrain de Trapani en écumoire. Quelques entonnoirs qui crevaient les pistes, soit dans le sens de l'envol, soit dans celui de l'atterrissage, furent sommairement comblés ; ils donnaient l'impression que le terrain continuait à exister. Décollage et prise de terrain exigeaient une habileté con-

sommée. L'essentiel était de maîtriser son Messerschmitt 109.

Après le débarquement sur la côte sud, les « Sherman » américains, poussant vers l'intérieur, étaient parvenus à mi-chemin de Palerme. La partie ouest de la Sicile était donc pratiquement isolée et sans valeur militaire.

Un beau jour, l'aviation américaine se présenta en force : cinq cents bombardiers avec une couverture de deux cents chasseurs. Pour leur tenir tête, quatre Messerschmitt s'envolèrent de Trapani, ceux du commandant de groupe, de son adjoint, celui d'Herbert et le mien. Nous croisions à 8 000 mètres, lorsque nous vîmes les bombardiers environnés d'un essaim de Lightning et de Curtiss qui, véritables chiens de chasse, s'apprêtaient à fondre sur les avions de la Luftwaffe. Les équipages américains ouvrirent posément leurs trappes à bombes et retournèrent le terrain de Trapani ; trois jours après, un panache de fumée s'élevait encore au-dessus de l'aérodrome. Leur mission terminée, les avions, formés en ordre impeccable, alignés au cordeau comme les régiments défilant au Congrès de Nuremberg, accomplirent un à « gauche gauche » du plus bel effet et s'éloignèrent. Les quatre chasseurs allemands tournaient en rond dans le ciel, mais leur terrain avait cessé d'exister. Tous, nous nous rendions compte qu'essayer d'atterrir équivalait à un suicide.

Herbert, dans la radio, m'appela :

— Eh ! Henn, nous attaquons !

— Entendu !

Je rejoignis. Nous n'étions plus que deux en l'air ; le « vieux » et son adjoint avaient choisi un autre objectif. Devant nous, la dernière formation ennemie : cent vingt bombardiers environ, survolait l'île Marittimo, mettant le cap sur l'Afrique, à 5 000 mètres d'altitude.

Leurs poursuivants étaient soit « gonflés », soit des optimistes à tout crin. Nous avions une demi-heure d'essence dans les réservoirs, plus de terrain pour atterrir et, par dessus le marché, nous attaquions, au-dessus de la mer, à cinquante kilomètres de la côte sicilienne, des bombardiers qui rentraient de mission. Deux mille mètres nous en séparaient quand les dernières « forteresses » ouvrirent le feu sur nous.

— Toi, Henn, tu t'occupes de l'extérieur droit, moi du gauche, ordonna Herbert.

— Victor !... compris (1).

Rien de fâcheux ne se produisit, ni pour les bombardiers, ni pour les deux malheureux Messerschmitt. Mais l'honneur était sauf ; nous avions attaqué, deux chasseurs contre cent vingt forteresses. L'important, maintenant, était de reprendre contact avec le sol.

---

(1) En code, « Victor » signifie : « Entendu », « j'exécute ».

Jetant un coup d'œil sur mon niveau d'essence, j'appuyai sur le bouton de radio et lançai :

— La cote d'alerte est atteinte ; mon signal rouge est allumé. Encore dix minutes. Où nous posons-nous ?

Herbert me répondit d'un ton guilleret :

— Reste tranquille. Si ta lampe rouge s'allume, mets le pouce dessus ; comme ça, tu ne la verras pas. Avant d'atterrir, il faut d'abord rejoindre le terrain de secours « Dora ».

— Parfait !

La carte sur les genoux, je cherchais le terrain. Où pouvait bien se cacher « Dora » ? Ah ! le voici : Salemi, entre Marsala et Trapani ! Quelques minutes plus tard, Herbert se manifesta de nouveau sur les ondes.

— Henn, atterris le premier.

— Victor !

J'aperçus sous mes plans un champ, tout jaune, à demi moissonné, à la surface craquelée. Une croix d'atterrissage le signalait à l'attention. Le champ et ses alentours paraissaient déserts. Pas une fusée, aucun signal ; personne ne bougeait. Le terrain était-il encore allemand ou déjà occupé par les Américains ? Herbert et moi étions aussi renseignés l'un que l'autre. Une chose comptait : nous poser, coûte que coûte. Jusqu'ici, personne n'a encore réussi à

se maintenir en l'air sans essence et nous n'avions aucune envie d'être les premiers.

Je sortis mon train, mis les volets en demi-position de freinage et amorçai ma prise de terrain.

En même temps, je réfléchissais :

« La piste mesure au maximum 450 mètres. Or, en Allemagne, le règlement interdit à tout pilote de M. 109 de poser son appareil sur une piste de moins de 800 mètres. Primo, je me fous du règlement... et, secundo, je ne suis pas en Allemagne. Donc, à la grâce de Dieu ! Maintenant, attention ! Si je ne parviens pas à poser l'appareil sur le ventre et à le freiner immédiatement, mon vieil Henn, gare à tes os ! Tu devras t'attendre à faire le pylône et à capoter dans la ravine, à l'autre bout du champ. »

Herbert me donnait des conseils .

— Pose tes roues sur la croix d'atterrissage, Peter...

— On verra bien, essayons toujours !

Je suivis mon raisonnement, me parlant à moi-même :

« Henn, ce n'est pas le moment de faire le mariole. Ne regarde plus cette damnée lampe rouge du niveau d'essence. Il faut absolument que tu te poses dès la première tentative ; tu n'auras sans doute plus assez de carburant pour recommencer et tu risques d'aller t'écraser quelque part sur un rocher. Que tu le veuil-

les ou non, il faut réussir. Tu ne connais pas le terrain — il paraît que c'est un terrain de secours — mais ce n'est pas une raison suffisante pour en faire un cimetière. Pose-toi sur la croix d'atterrissage et ne freine pas comme un sourd ! »

La voix d'Herbert retentissait dans les écouteurs :

— Attention, Peter... attention !

« Si seulement il pouvait la « boucler » ! Je sais aussi bien que lui qu'il s'agit de sauver ma peau. Une galipette en Messerschmitt n'a jamais pardonné. Elle mène tout droit chez saint Pierre ! »

Le champ fonçait sur moi à toute allure ; j'inclinai l'avion, virai sur l'aile, réduisant ainsi la vitesse.

« L'indicateur de vitesse indique 180 à l'heure ; en principe, je dois réussir, sinon gare à la casse ! »

165 kilomètres, 150... l'avion continuait à voler, rigide comme une planche de bois.

« Tu vois, Henn, à quoi servent les enseignements reçus à l'école de pilotage. C'est joli, la théorie, n'est-ce pas ? »

Soudain, un grand calme m'envahit. Une seconde, j'eus l'impression que la croix d'atterrissage allait me sauter dessus. Le M. 109 dérapa, se mit à tanguer, mais les roues touchèrent le sol. Sans réfléchir, j'appuyai sur les

freins ; l'appareil sursauta, les tôles craquèrent, prélude à une série de sauts de mouton. Le manche au ventre, de toute ma force, je pressai sur la pédale de frein. Un sifflement aigu se fit entendre, mais l'avion s'immobilisa.

« Cette fois encore, tu l'as échappé belle. »

Je redonnai des gaz et tentai de quitter la piste. Le M. 109 collait au sol. Emballant le moteur, je parvins à éloigner l'avion, coupai les gaz, sortis de la carlingue et restai muet devant le spectacle qui s'offrait à mes yeux.

La moitié arrière du fuselage manquait, arrachée à hauteur du gouvernail de profondeur. Celui-ci ne traînait pas par terre, mais c'était tout comme.

Je murmurai, en m'épongeant le front :

« Joli travail, Henn ! félicitations ! »

Le terrain de recueil, ou, plus exactement, le champ sur lequel les chaumes se dressaient encore (les Siciliens ne coupent que les épis et laissent le chaume pourrir sur place en guise d'engrais) ressemblait à une carrière de pierres. La moins grosse devait avoir environ la dimension d'un pavé de rue. L'une d'elles était responsable de la perte de ma queue ; projetée, elle avait arraché la roulette et les tôles voisines. Le but principal était cependant atteint : l'appareil était là et son pilote indemne. Quant au réservoir d'essence, bien qu'il fût vide, lui aussi était intact.

Deux autres avions apparurent au-dessus de la piste. Herbert, le premier, atterrit sans dommage, puis le chef de groupe et son adjoint se posèrent. Debout sur la croix d'atterrissage, je les dirigeai vers une bande de terrain moins « empierrée » que l' « aérodrome » proprement dit.

Nous étions les quatre derniers chasseurs allemands à l'ouest de la Sicile et nous nous regardions avec effarement. Le personnel au sol du groupe qui nous donnait asile à Trapani était en route pour Palerme d'où l'on devait l'évacuer sur Naples par bateau.

Le premier, le « vieux » parla :

— Messieurs, j'ai l'impression que, pour nous, la guerre est finie. Qu'allons-nous faire ? J'ai une idée ; là-bas, derrière la cabane que nous apercevons, il y a une mare. Allons nous baigner pour commencer. Si les Lightning apparaissent, aucune importance : nous prenons notre bain et s'ils viennent trop près, nous leur montrerons nos rondeurs.

Sitôt dit, sitôt fait. Le terrain de secours de Salemi était confié à la garde d'un sous-officier et d'un caporal. Un peu partout, on apercevait des fûts d'essence ; là, se limitaient les installations. Pour la première fois, depuis des mois, nous nagions, nus comme des vers, nous nous amusions comme de jeunes chiens, heureux d'être enfin désœuvrés. A Salemi, pas de poste

émetteur ; aucun état-major ne pouvait nous repérer. Pas de téléphone non plus. Situation d'autant plus inespérée qu'elle était exceptionnelle. Une fois lavés et séchés, nous eûmes faim.

Le « vieux », une fois de plus, nous tira d'embarras :

— Là-bas, il y a une ferme ; allons-y. J'ai encore quelques lires dans ma poche. Cela suffira, j'espère.

Nous nous approchions, le bec enfariné :

— Buon giorno !

Le Sicilien répondit par un grognement.

— Mangiare ! ajoutions-nous, en accomplissant une série de gestes dont la signification est internationale. Le paysan fit semblant de comprendre et disparut dans la maison. Il revint, portant des figues frites dans l'huile, des tomates et une miche de pain blanc. Nous nous jetâmes dessus.

Au bout d'un certain temps, l'homme laissa échapper :

— Nix vinceremo...

— J'ai l'impression que tu n'as pas tort, mon bonhomme, répondit le commandant, la bouche pleine.

Tout à coup, un bruit de moteur nous fit sursauter ; levant les yeux, nous vîmes un Fieseler-Storch qui jeta un message sur le terrain.

Le chef de groupe explosa :

— Alors quoi ! Pour une fois que nous étions tranquilles, il a fallu qu'un état-major retrouve notre trace.

Quelques minutes plus tard, nous déchiffrions sur le télégramme :

« Plan de retraite B entré en application. Faire sauter les installations. Points de regroupement de la chasse : Reggio et Crotone. »

Le « vieux » se tenait les côtes.

— Regardez-moi ces imbéciles ! Plan de retraite B ! J'aimerais bien savoir ce qu'il prévoit, leur fameux plan B ! Faire sauter les installations ! Parfait : autant essayer de traire des souris. Et puis, au fond, on s'en fout. Nous rejoindrons Reggio. Apportez les cartes ! Comment, cinq heures et quart de vol ! Y arriverons-nous jamais avec nos moulins ? La meilleure solution serait de faire un saut à Marsala avec le peu d'essence qui nous reste, de remplir les réservoirs et de rejoindre directement Reggio. Exécution immédiate ! Grouillez-vous.

— Mon commandant, moi, je ne peux pas décoller. Mon Messerschmitt est en deux et mon réservoir vide.

— Tu tiens donc à aller faire le bûcheron au Canada ? De toute manière, impossible de t'emmener, Henn. Chipe une auto, une patinette, n'importe quoi, du moment que ça roule, et file en direction de la côte nord. Si tu ne parviens pas à découvrir un moyen de transport, n'ou-

blie pas que tu as des jambes. Tu ne seras pas le seul Allemand à avoir fait, à pied, son entrée à Palerme.

— Oui, mais les autres n'avaient pas de « Sherman » à leurs trousses !

— C'était pire ! Ils avaient les Mameluks aux fesses ! A ta place, j'irais apprendre l'histoire du Saint Empire romain germanique. Maintenant, pas de rouspétance ! Si tu préfères, installe-toi sur les plans de mon zinc. Fini de rire. Ecoute-moi. Dans la vallée, de l'autre côté de la colline, la route est utilisée par nos troupes en retraite. Vas-y avec le sous-officier et le caporal, réquisitionne une auto et file !

— Compris, commandant !

— Voilà que tu commences à devenir raisonnable !

L'un après l'autre, le « vieux », son adjoint et Herbert s'envolèrent. Assis dans l'herbe, je les regardais s'éloigner à l'horizon, agitant les ailes de leurs appareils. J'étais troublé comme un gosse devant un arbre de Noël ; quand ils eurent disparu, je montai dans la carlingue de mon M. 109 et tournai le bouton de radio. J'entendis la voix du « vieux » :

— Henn ? Nous ne sommes pas prêts de le revoir ! Pour lui, la guerre est finie.

Puis ce fut le silence. Je refermai la radio, sortis et me trouvai face à face avec le sous-

officier et le caporal qui me regardaient, l'air perplexe. Je leur adressai la parole.

— Il paraît que nous devons tout faire sauter. Avez-vous au moins des explosifs ?

— Non, rien.

— Par conséquent, restons tranquilles, voilà pour le premier point. Mais qu'allons-nous faire des fûts d'essence ?

Le caporal répondit tout de go :

— Nous y mettrons le feu !

— C'est tout ce que tu as trouvé ? As-tu réfléchi à ce qui va arriver si nous mettons le feu aux tonneaux ? Dans cinq minutes, nous aurons les Lightning au-dessus de nous. La fumée les attirera comme le miel les abeilles. Il y a un autre moyen. Avez-vous une hache ici ? Non ! Une pioche fera l'affaire. Deux coups dans chaque fût suffiront. Mais, attention aux cigarettes, sinon gare à vos poils de barbe !

Tous trois nous nous mîmes au travail. D'une cinquantaine de fûts, plusieurs milliers de litres s'écoulèrent sur le sable. Puis, au bout d'un moment, j'allai tourner autour de mon avion.

« Je ne peux tout de même pas l'abandonner. Le moteur ronfle comme une machine à coudre. Dois-je, malgré tout, tenter de décoller ? »

Je mis le contact et sursautai en voyant le niveau d'essence. Il était toujours au même point, c'est-à-dire à zéro et la lampe rouge con-

tinuait à brûler comme avant. Je n'étais guère plus avancé que tout à l'heure. A ce moment, j'eus une inspiration et criai aux deux hommes :

— Laissez deux ou trois tonneaux intacts ; nous en aurons peut-être besoin tout à l'heure.

Avançant la main, je dévissai le bouchon du radiateur et, par acquit de conscience, risquai un œil à l'intérieur. Un léger glouglou me prouva qu'il contenait encore vingt à trente litres, insuffisants néanmoins pour un décollage.

« Henn, il faut sortir de là. Encore quelques heures et tu seras fait comme un rat. »

Je me dirigeai vers le sous-officier et le caporal :

— Voulez-vous m'aider, vous autres ? Je vais essayer de décoller.

— Volontiers, mon lieutenant ; mais comment ?

— Vous n'auriez pas une pompe à main, par hasard, dans la maison que vous habitez ? En roulant un tonneau près de l'avion, avec la pompe nous pourrions remplir le réservoir.

— Je vais voir, répondit le sous-officier, et il s'éloigna. Il revint peu après, porteur d'un ustensile dont l'utilité n'apparaissait pas au premier abord.

— Ça doit être une pompe, mais j'avoue que, personnellement, je n'y connais pas grand-chose.

Il s'agissait d'une pompe à huile, encrassée et rouillée.

— La première chose à faite, c'est de la nettoyer. Combien de tonneaux sont encore intacts ?

— Six au moins.

— Parfait ! Nous allons en vider un à la pompe, histoire de la décrasser ; le reste viendra dans mon réservoir. Allons-y !

Je jouais mon va-tout. Il fallait que la pompe tienne le coup, sinon mes espoirs étaient vains. Nous travaillions depuis quelques minutes lorsqu'un clapet lâcha.

Je proposai :

— Essayons maintenant au seau, même si je dois y passer la nuit !

La première tentative se solda par un échec ; le réservoir, construit pour emmagasiner de l'essence sous pression, réagit à sa manière, en refoulant.

Alarmé, le sous-officier me demanda :

— Devons-nous perforer les derniers fûts ?

— Non, pour le moment, restez tranquilles ! Si les Américains arrivent et trouvent les malheureuses centaines de litres qui nous restent, ils seront les premiers à y mettre le feu. Eux n'en manquent pas, tant s'en faut ; ils en ont à revendre. Maintenant, messieurs, inutile d'insister. Croyez-vous que nous puissions encore parvenir jusqu'à Palerme ?

— Non, rétorqua sans ambiguïté le caporal. Regardez là-bas, ces fumées ! On tire déjà sur la route de retraite. Les « Amis » ne sont plus qu'à quelques kilomètres.

— C'est ma foi vrai.

De l'autre côté des collines, des nuages de poussière tourbillonnaient ; sans doute des tanks qui montaient en ligne ?

— Notre situation est encore plus précaire. Nous devrions traverser la ligne de feu pour rejoindre Palerme. Les impacts d'artillerie sont exactement dans cette direction. Nous les avons également dans le dos.

— Joyeuse perspective !

— Dans le temps, quand j'étais au collège, j'ai appris quelques mots d'anglais. Je suis encore capable de me souvenir de quelques-uns. « Hello, boys » ! par exemple. Et puis, ce n'est certainement pas aussi terrible que nous l'imaginons. S'ils nous mettent la main sur le grappin, ma foi ! à la grâce de Dieu.

Assis côte à côte, le sous-officier, le caporal et moi, nous fumions nos dernières cigarettes. Dans la poche de ma combinaison de vol j'avais encore une boîte de malt et je la distribuai à mes deux compagnons, puis quelques bonbons que je retrouvai dans une autre poche. Nous attendions ! Quoi ? Nous l'ignorions. Bref, nous étions fin prêts !

— Dites-moi, si l'ennemi nous prend sous son

feu, nous irons nous réfugier dans la tranchée que nous apercevons là-bas.

Mes deux compères, d'un commun accord, hochèrent la tête :

— D'accord, mon lieutenant, rien ne nous en empêche !

Là se borna l'entretien.

Les points d'impact se rapprochaient lentement, en même temps que le fracas des explosions. La route des troupes en retraite était située sur le versant de la colline que nous avions devant nous, vers l'est. Nous apercevions les fontaines de terre et de poussière soulevées par les obus qui labouraient la crête. Dans un vaste rayon, nous étions certainement les seuls soldats allemands jouissant encore de leur liberté.

Soudain, entendant un bruit, je me dressai :

— Eh là ! Qu'est-ce que c'est que ce bourdonnement ?

— Des tanks.

— Non, le bruit est différent, reprit le caporal. A mon avis, il doit s'agir d'une voiture tous-terrains.

Nous avions les yeux rivés sur le chemin de terre conduisant de l' « aérodrome » à la ravine qui le bordait à l'est devant la première chaîne de collines.

Le sous-officier bougonna :

— Jamais je n'aurais cru qu'ils auraient avancé si vite.

Mon cœur battait à grands coups précipités.

— Je crois qu'il est temps d'aller nous cacher dans la tranchée.

Nous courions, le dos rond, quand je m'arrêtai, pétrifié :

— Une voiture allemande ! Regardez ! Avec la plaque de la Wehrmacht !

Elle amenait un commando du génie, un détachement de destruction aux ordres d'un adjudant. Celui-ci m'apostropha :

— Y a-t-il encore quelque chose à faire sauter par ici ?

Nous serons toujours les mêmes, nous autres Allemands ; nous aimons le travail bien fait, le fignolé. Ainsi, un officier d'état-major, dans l'effarement de la débâcle, avait donné deux fois le même ordre : faire sauter les installations de « Dora-Salemi », d'une part par message parachuté, de l'autre, en envoyant un commando de destruction. Il n'y a qu'en Allemagne qu'on voit cela ! Nous sommes uniques !

Sans répondre à sa question, je suggérai :

— Vous apportez exactement le matériel qu'il me faut. Allez, aidez-moi à remettre mon moulin en marche. Ce soir, j'ai rendez-vous à Crotone. Pas question, il faut que j'y sois !

L'adjudant jeta un coup d'œil par-dessus son épaule sur les explosions qui soulevaient la

terre, regarda sa montre, puis ses hommes et déclara :

— Trop tard, nous n'avons plus le temps !

— Enfin, il s'agit seulement de remplir le réservoir. Si vous disposez d'une pompe à main, nous en avons pour quelques minutes. Allez, venez ! Roulons deux tonneaux jusqu'au coucou, sortez l'instrument de votre carrosse ; dans trois minutes je démarre et vous, vous emmenez le « personnel à terre ».

Je montrai de la main le sous-officier et le caporal. Les soldats acquiescèrent, et, finalement, le chef de détachement se laissa fléchir.

— Allez, grouillez ! Plus une minute à perdre si vous n'avez pas envie d'être aplatis sous les chenilles des Sherman.

Ils poussaient, roulaient les tonneaux.

Arrivé devant mon Messerschmitt, l'adjudant eut un haut-le-corps :

— C'est dans cette carcasse que vous voulez prendre l'air ? Il lui manque la moitié de la queue.

Bientôt, l'aiguille de la jauge d'essence indiqua quatre cents litres. Je jubilais :

— Avec ça, je me sens capable d'aller au pôle nord et d'en revenir.

— Tiens, mais le train d'atterrisage a pris, lui aussi : le pneu droit a éclaté. Vite, les gars, allez chercher notre roue de rechange et remplacez celle de l'avion.

Le brave homme ! Dans d'autres circonstances, je lui aurais sauté au cou. Vingt minutes plus tard, tout était prêt.

Pour me rassurer, l'adjudant déclara :

— Nous restons ici à tout hasard, jusqu'à ce que vous ayez disparu... On ne sait jamais, vous comprenez !

— Merci ! Mettez des cales sous les roues ; je vous dirai quand il faudra les retirer. Cette fois, je décolle vent dans le dos et au plus court ; impossible de rouler sur les pierres.

L'adjudant, préoccupé par mon sort, essaya de me faire changer d'avis :

— Voyons, mon lieutenant, la piste est bien trop courte pour arracher votre appareil. Vous êtes à peu près sûr de tomber dans le ravin. Restez donc avec nous plutôt que de tenter le diable.

— S'il n'y a qu'une chance, je n'ai pas le droit de la laisser passer.

Tout à coup, tout m'était devenu indifférent. J'appuyai sur le démarreur et le moteur partit. Je m'attachai solidement au siège, bouclai mon harnais de parachute, mis mon casque à écouteurs, fermai l'habitacle et me préparai au départ. J'ouvris une dernière fois le cockpit, glissai ma tête à l'extérieur et lançai :

— Hé ! Si vous me voyez faire la pirouette et que l'avion prenne feu, laissez-moi griller et filez !

Aucune réponse ; le bruit du moteur couvrait mes paroles. Enfin, je mis les gaz ; les cales bloquaient l'avion qui ruait comme un pur-sang sans parvenir à rouler. Je poussai en avant le manche à balai pour faciliter le décrochage de la roulette et du gouvernail de profondeur endommagé. En même temps, parfaitement lucide, je réfléchissais :

« Au moment où ils retireront les cales, il faut absolument que l'appareil soit horizontal. »

Le moteur rugissait, le Messerschmitt bondissait comme un cabri. Penché à l'extérieur, je hurlai : « Enlevez les cales », ponctuant mes paroles d'un geste incitant les hommes à s'éloigner. Mon Messerschmitt se jeta en avant comme une panthère, fonça à travers le champ, faisant voler des pierres sous ses roues. De toutes mes forces, je poussai sur le manche, pour maintenir l'avion le nez au soleil, de manière que la queue ne rebondisse pas sur la terre. Sous le ventre de l'appareil, les pierres, chassées par le vent de l'hélice, venaient s'écraser sur les tôles ; je donnai le maximum d'admission, repoussai à fond la manette des gaz. Le moteur tournait à 2.800 tours-minute, dans un concert de sifflements et dans une effarante pétarade. Moi-même, je n'osais pas regarder mon badin.

Ce qui va suivre se déroula en quelques secondes ; pour la première fois, au lieu de pous-

ser sur le manche, je le tirai à moi. Mon Messerschmitt tangua, sauta, repartit, fonçant comme un taureau.

Une pensée m'obsédait : « la ravine... mon Dieu, la ravine. »

Elle approchait de seconde en seconde... Désespérément, je tirai comme un forcené sur mon manche. Ou je passais ou...

On eût dit que l'avion venait de recevoir un coup de fouet sur la croupe. Il bondit, quitta le sol, retomba, rua comme un cheval qui s'arrête pile devant un obstacle, refusant de perdre contact avec la terre.

« Mon Dieu... mon Dieu, je suis perdu ! »

Une dernière fois, je tirai sur le manche, d'une brusque détente, comme le ferait un cavalier poursuivi qui enfoncerait ses éperons dans le ventre de sa monture. L'appareil eut un râle de bête blessée, mais resta suspendu en l'air comme une feuille au vent d'automne.

« Maintenant, pousse sur ton manche, Peter ; attention au palonnier, reste à l'horizontale ! En dessous de toi, il y a trente mètres de vide, une pente ; la moindre glissade te serait fatale ! Tiens bon ! »

L'avion sursauta, leva le nez et partit comme une flèche. Le badin marquait 160 kilomètres. Sans m'en rendre compte, je caressai la planche de bord en murmurant :

« Brave bête, félicitations ! Bien joué ! »

Je réduisis les gaz et ramenai le moteur à 2 200 tours. Le Messerschmitt parut souffler ; moi aussi par la même occasion. L'altimètre indiquait 50 mètres, l'altitude idéale pour ce que je voulais faire, c'est-à-dire tenter de rallier Palerme en rase-mottes. Au moment où je survolais la route de retraite, des batteries de flak me prirent sous leur feu. Je réussis à leur échapper, rasant le sol, puis je branchai ma radio. Effaré, j'entendis les commentaires suivants :

« Regarde derrière toi, crème d'idiot. Tu as trois Lightning aux fesses. Vire, mais vire donc, imbécile ! Attention, attention, regroupez-vous. Hurrah !... Bravo... Tu l'as eu, félicitations ! Bon sang, je suis touché, nom de... »

Des mots, des phrases, en apparence incohérents, arrivaient de tous les points de l'éther. Quelque part, au-dessus de la Sicile orientale, au-dessus de l'Etna ou au voisinage de Syracuse, les derniers chasseurs de la Luftwaffe livraient combat à une meute d'appareils ennemis. Au premier abord, je m'étais figuré que l'avertissement m'était destiné. Je me rabattis sur la gauche et jetai un coup d'œil circulaire. Aucune trace de Lightning. Je réfléchissais :

« Il n'y en a plus au-dessus de la Sicile occidentale. Je suis le dernier Messerschmitt 109 et aucun pilote américain ne s'imaginera jamais que tu puisses encore cueillir les marguerites

dans le coin. Maintenant, la lutte se concentre autour de Messine ; c'est là que la trappe doit retomber. Toi, Henn, il va falloir que tu passes au plus gros dans un coucou auquel il manque la moitié du fuselage et qui se traîne à 400 à l'heure ! Il va y avoir du sport, mon bonhomme ! Tiens, mais c'est Palerme que j'aperçois. Vite, Peter, descends, rase les toits, tourne autour des clochers, le plus bas possible. Derrière, la ville blanche disparaît et la mer s'ouvre. Dieu soit loué ! mon moteur tient, il ronfle. Heureusement que c'est moi qui l'ai rodé en Sardaigne ! Une vraie machine à coudre ! C'est grâce à lui que tu as sauvé ta peau ! »

La côte de la botte italienne apparaît. Rejetant ma carte, je mets le cap à l'est, les yeux rivés au compas. Puis je me laisse glisser légèrement au-dessus de la mer et longe le rivage, prêt à virer si la nécessité d'un atterrissage sur le sable s'impose. Mon avion a les plans peints en bleu ; d'en haut, il est difficile de le discerner sur la surface de l'eau. Je rase la crête des vagues, et, désormais optimiste, je chante à pleine gorge. En dessous, des barques de pêcheurs se balancent à proximité du rivage.

« Décidément, les Italiens sont des fatalistes. A quelques kilomètres, les « Amis » battent la campagne ; leurs blindés s'apprêtent à entrer dans Palerme, mais les pêcheurs font semblant d'ignorer qu'il y a la guerre. Comme si de rien

n'était, ils continuent à ramener des sardines dans leurs filets. »

Soudain, devant moi, apparaissent deux points noirs :

« S'il s'agit de chasseurs ennemis, Henn, ton compte est bon ! Avec une casserole comme la tienne, impossible de leur échapper. Par bonheur, tu as le soleil dans le dos et il aveugle ; les autres ne te verront qu'au dernier moment. »

En fait de Lightning, il s'agit de deux Fieseler-Storch, à bande jaune, appareils réservés à l'état-major. Des « huiles » sont assises dans la carlingue. Les appareils ont mis le cap sur l'est, comme moi, mettant en application le « plan de retraite B ». Ces messieurs doivent serrer sur leur cœur leurs documents, leur précieuse paperasse : « secret », « Ultra-secret », etc., etc.

Une idée me passa par l'esprit : « Si je leur jouais un tour à ma façon ? »

Vu de face, un Messerschmitt 109 ressemble à s'y méprendre à un Spitfire. J'oblique vers la mer, me rabats sur ma gauche, enlève la sécurité et, appuyant sur la détente, je lâche une salve dans l'eau. La rafale passe cent mètres derrière la queue des Fieseler. Si vous aviez vu cette panique ! Immédiatement, les deux avions d'observation piquent vers la plage et atterrissent précipitamment.

S'il y a une chose à ne pas faire, c'est bien celle-là. Ainsi, si je le voulais, je les clouerais au sol d'une rafale.

Coudes au corps, les « huiles » courent sur le sable, abandonnant les appareils. Passant au-dessus du groupe de fugitifs, j'aperçois ces messieurs, à plat ventre sur la plage, qui me menacent de leur poing ganté. Je m'arrange pour bien leur faire voir la croix de fer noire peinte sur le ventre de mon coucou, remonte et tire une salve en leur honneur. Chez nous, dans la chasse, une giclée de mitrailleuse correspond au « présentez-arme » des pousse-cailloux. Je marmonne :

« Ça vous apprendra à vivre, bande de froussards ! L'état-major doit rester au contact de la troupe, n'est-ce pas, messieurs ? Au moins, vous aurez eu un avant-goût de ce qu'est une bataille aérienne. De toute manière, mon Messerschmitt 109 est trois fois plus rapide que votre « escargot » et il y a une telle pagaïe en Italie du Sud que vous pouvez toujours chercher le « jaune 2 » qui vous a flanqué la frousse. D'ici à ce que vous me retrouviez ! »

Dans ma carlingue, je me réjouissais comme un gosse du bon tour que je venais de jouer.

Peu à peu, j'atteins le détroit de Messine. On croirait une sortie d'usine, tellement la circulation est intense. Charybde et Scylla voient défiler la fière armée du Grand Reich entassée sur

des ferry-boats. Au-dessus, les escadres aériennes américaines emplissent l'air de leur bourdonnement.

Elles, ne perdent pas leur temps ! Tapis de bombes sur tapis de bombes dégringolent. Les geysers n'ont même pas eu le temps de retomber que d'autres se forment et les relayent. La flak allemande tire à pleins tubes, et, parfois met dans le mille. Des débris enflammés tourbillonnent comme des papillons de feu ; ils virevoltent, sombrent dans les colonnes d'eau soulevées par les explosions cependant qu'au-dessus de la marmite des parachutes se balancent.

Sale coup pour les « Amis » abattus : les pilotes tombent dans leurs propres tapis de bombes. Canots pneumatiques ou non, le résultat est le même : « *Requiescant in pace !* »

Un Liberator, atteint de plein fouet, explose avec ses soutes pleines, mais la formation continue comme si de rien n'était. Elle tient son cap, survole la route suivie par les ferry-boats ; une fusée rouge monte et, d'un seul coup, les bombes pleuvent.

« Henn, il est temps de filer ! Personne ne s'en sortira vivant. File, Peter Henn, file, l'air sent le fer et l'acier. »

Je vire au-dessus de la mer et atteins bientôt Reggio de Calabre. Derrière moi, le détroit de Messine ressemble à un gigantesque chaudron.

Sous mes plans, un immense champignon de fumée « Made in U.S.A. », puis, plus loin, à l'endroit où se trouvait l'aérodrome de Reggio, une mer de flammes. Cette fois, mon dernier aérodrome de recueil est, lui aussi, transformé en champ de pommes de terre. Chapeau, messieurs ! Joli travail. Voilà qui s'appelle procéder avec méthode. L'aviation allemande du front sud marche à pied comme tout le monde. Où descendre ? Cette question me torture, d'autant plus que l'essence se fait rare dans le réservoir. Toutefois, j'en ai assez pour atteindre Crotone, en me laissant glisser le long de la botte italienne. En principe, mais en principe seulement, je dispose d'assez de carburant ; dans le cas contraire, je me poserai quelque part, sur le ventre, et continuerai à pied. J'ai encore quelques jours de répit avant que les Américains ne débarquent en Italie même. Il leur faudra d'abord digérer la Sicile.

Mon plan est arrêté, mais la nuit tombe. Partout, de tous les points de l'horizon, des colonnes de fumée montent ; même origine que celles de Trapani ou de Reggio : « Made in U.S.A. » C'est fou ce que ces gens-là produisent ! Même spectacle au-dessus de Crotone. Je décris des cercles au-dessus de l'aérodrome et un juron m'échappe : « Bon Dieu !... Impossible d'atterrir sans casser du bois ! »

A terre, je vois des silhouettes qui courent ;

une fois de plus, le signe rouge de la jauge d'essence s'allume. Tant pis, je me poserai, si tout va bien. J'amorce lentement ma prise de terrain quand, à l'autre bout de la piste, des fusées rouges éclatent : interdiction d'atterrissage.

Je cherche à en découvrir la raison. C'est sans doute que mon train n'est pas sorti. Aucune importance ! Je me poserai sur le ventre et préfère renoncer à mes roues. Avec mon fuselage dans l'état où il se trouve, si je devais rouler dans le noir, je serais sûr de me retrouver les quatre fers en l'air dans un cratère. Or, si peu que vaille ma peau, j'y tiens ! En outre, je me demande dans quel état sont mes pneus après mon décollage de Salemi-Dora. Que l'un d'eux soit à plat et je suis frit ! Dans ces conditions, laissons le train rentré et en avant pour le plongeon !

Lentement, je descends vers le sol. Devant moi, les fusées rouges se succèdent : interdit, défendu d'atterrir. Je m'en fiche !

Je redresse l'appareil d'un coup de palonnier, coupe les gaz, enlève le contact. Un choc : la queue vient de heurter le sol, le Messerschmitt glisse sur l'herbe, se penche sur la gauche, s'immobilise. J'ai eu chaud ! Mais voilà qui est fait !

Rabattant mon cockpit, je détache les courroies, me lève et regarde le paysage. L'hélice,

enfoncée dans la terre, ressemble à une rose des vents ; mais, à part cela, l'appareil semble relativement indemne. Le vilebrequin aussi et je suis sûr que le moteur pourrait resservir. Me débarrassant de mon parachute, je monte sur l'aile et aperçois une silhouette qui se dirige vers moi.

En courant, l'ombre hurle :

— Votre nom ?

— Doucement, doucement, mon bon ami. Quand on est poli, on dit d'abord bonsoir !

— Etes-vous complètement fou ? L'aérodrome est interdit ! Vous n'avez pas vu que les bombes l'ont transformé en écumoire ? En plus de cela, j'ai tiré des fusées pour vous avertir. Je vous interdis d'atterrir.

J'éclate de rire ; je crois bien que, de ma vie, jamais je ne rirai d'aussi bon cœur.

— Ha... ha... ha... Vous en avez de bonnes ! Ouvrez vos yeux, que diable ! Vous voyez bien que j'ai atterri. Et puis, qui a interdit d'utiliser le terrain ?

— Le corps d'armée aérienne ! Et d'abord, de quoi vous mêlez-vous ? J'ai lancé des fusées rouges, oui ou non ? Malgré tout, vous avez atterri. Refus d'obéissance caractérisé ! Je vais vous signaler. Votre nom ?

Tranquillement, en scandant mes mots, je lâche :

— Va te faire fiche...

L'autre, cramoisi, danse sur place, brandissant son pistolet de signalisation.

— Racaille ! Où vous croyez-vous ? Ici, c'est moi qui commande !

— Je m'en fous ! Je ne commande pas, moi, mais ce que je sais, c'est que je suis le dernier chasseur allemand retour de Sicile occidentale. Et j'en ai plein mes bottes, si tu tiens à le savoir. Si quelqu'un vient encore m'engueuler, je me charge de lui frotter les oreilles. Tu as compris, cette fois ?

— Je vous interdis de me tutoyer. Je suis le commandant de place.

— Et alors ? Qu'est-ce que ça signifie ?

— Je vous arrête ; suivez-moi immédiatement au bureau.

— On aura tout vu. Comment, le bureau est encore debout ! Tu ne connais pas ta chance, malheureux. A Trapani, les bombes ont transformé en compote les bureaux de l'aérodrome.

J'éclate de rire. Mon vis-à-vis s'approche ; apercevant ma barrette de lieutenant, il se radoucit soudain :

— Mes excuses, camarade !

— Il n'y a pas de camarade qui tienne... Ce que je veux, c'est qu'on me fiche la paix !

Saisissant mes affaires dans la carlingue, je partis dans le noir, traversant la piste et marmonnant entre mes dents :

« Sale planqué, imbécile... »

Quelques mètres plus loin, je me retournai vers mon coucou et revins sur mes pas. Avançant la main vers le tableau, je pris la clef de contact et l'emportai à titre de souvenir. Mon brave M. 109 me faisait peine à voir. J'étais un cavalier sans monture. Il n'y a pas que les hommes qui aient une âme, les avions aussi en possèdent une. On a pour son appareil une affection sincère ; il vous sait gré des attentions que vous avez pour lui, se réjouit avec vous, répond à la moindre sollicitation, pique quand il le faut, traverse les ondées, grimpe, crache feu et flammes en combat aérien, vire sec pour mettre son pilote à l'abri des rafales ennemies et vous sauve la vie plus d'une fois dans la même journée. Le mien a rendu l'âme et n'est plus qu'un tas de ferraille, de tôles tordues et déchiquetées. Demain, peut-être, un tapis de bombes bouleversera sa carcasse. Il ne restera plus rien, sinon quelques bouts d'aluminium cabossés, des tronçons de fils métalliques, deux ou trois têtes de cylindre, une hélice en « marguerite » et des traces de peinture à l'endroit où le « 2 » est peint sur la carlingue.

Messerschmitt 109, jadis le chasseur le plus rapide du monde, tu n'es plus qu'une cible pour tes adversaires. Les pilotes t'ont surnommé la « casserole », à cause des modifications successives qui ont altéré ta silhouette. Sans cesse on t'a doté de nouveaux appareils, mais

ton ventre était trop petit pour les digérer tous. Les premières bosses sont apparues quand les nouvelles installations ont commencé à déformer ton profil aérodynamique. Maintenant, tu ressembles à une fille de seize ans qui aurait abusé de crème fouettée. Or, comme chacun sait, qui mange trop, court mal. Dans ton cas, c'est ce qui s'est produit ; les bosses offrent trop de résistance à l'air et voilà pourquoi tu manques de souffle. Et, cependant, tu tapes encore le 500 à l'heure ! Il est vrai qu'en 1939 tu atteignais déjà cette vitesse. Depuis, on ne t'a pas fait plus rapide, mais plus lourd ; ou bien, si tu dépasses encore le cinq cents en palier, c'est que tu aimes celui qui te pilote.

Voilà quelles étaient mes réflexions pendant que je titubais de cratère en cratère, me dirigeant vers un bâtiment dont j'entrevoyais vaguement les contours. Le « planqué » était parti ; il avait compris. Je n'aspirais plus qu'à une chose : trouver un coin où poser ma tête et obtenir des renseignements sur le sort de mes camarades. En arrivant au bureau, je vis quelques fantassins et demandai au premier venu des nouvelles de mon groupe :

— On nous a dit que la chasse devait se regrouper ici. Voilà pourquoi je suis là.

— Qui vous l'a dit ?

— Un quelconque état-major en Sicile occidentale.

— Nous ne sommes pas au courant.

— Dans ces conditions, où dois-je rechercher mon groupe ?

— J'en sais autant que vous. Une chose, en tout cas, est certaine : ici, nous ne l'avons pas vu. Demain matin, un Junker part pour Naples. Montez dedans et présentez-vous au bureau de la place.

— Bonne idée ! Réservez-moi un siège. Pour l'instant, où puis-je passer la nuit ?

— Hier encore, il y avait, dans le bloc 6, un dortoir réservé aux pilotes. J'ignore si le bâtiment est encore debout. Il y a deux heures à peine, un tapis de bombes s'est abattu sur l'aérodrome ; depuis, je n'ai pas mis le nez dehors. Si la maison est toujours là, vous y trouverez le pilote du Junker. D'ici demain matin la piste sera réparée, nous y travaillerons toute la nuit.

Je suivis les routes de la base aérienne, cherchant partout le fameux bloc 6 ; chaque soldat que je rencontrais me donnait une réponse différente. Un dépôt de l'intendance brûlait ; des soldats italiens étaient occupés à pêcher dans les décombres les boîtes de conserves rongées par le feu. Finalement, las de poser des questions, je me dirigeai vers une maison qui possédait encore une porte, entrai et me présentai :

— Bonsoir ! J'aimerais dormir !

Je me trouvai face à face avec le comman-

dant de tout à l'heure qui me regarda d'un œil noir. Jetant mon parachute sur une chaise, je m'assis sur un tabouret, allumai ma pipe et me mis à fumer.

Un peu plus tard, j'apostrophai le commandant :

— Il y a une demi-heure, vous m'avez demandé mon nom à plusieurs reprises. Le voici : lieutenant Henn, Peter Henn, sixième escadrille, 3e groupe de chasse.

Mon interlocuteur parut s'amadouer et me dit :

— Vos nerfs vous ont fait faux bond, camarade ! De mon côté, je me suis laissé emporter. Maintenant, de vous à moi : pourquoi avez-vous atterri ?

— Parce que mon avion était à bout de course et mon réservoir à sec.

— Pourquoi ne pas l'avoir dit plus tôt ?

— Je supposais que vous comprendriez à demi-mot. Le fait que je sois descendu sans sortir mon train était déjà suffisamment explicite.

— Bon, parfait ! N'en parlons plus. Voulez-vous dîner avec moi ?

— Voilà le premier mot sensé que j'entends depuis que je suis ici. Qu'y a-t-il au menu ?

— Ce que les bombes ont laissé.

La dernière bouchée avalée, je dénichai un lit pliant, m'installai et essayai de dormir. Mal-

gré tous mes efforts, je restai éveillé et réfléchissai.

« Nous avions encore quatre appareils quand les forteresses sont venues labourer le terrain de Trapani. Où sont-ils ? Le mien est en miettes, hors de combat. Où sont Herbert, le commandant et son adjoint ? Je suis seul à Crotone où nous aurions dû nous rencontrer. Impossible que les autres se soient posés à Reggio, vu l'état du terrain. C'est moi qui décolle le dernier et qui arrive le premier ici ! Quelques jours ont suffi pour qu'un groupe de chasse comprenant trente-quatre appareils ait cessé d'exister, écrasé par les bombes, déchiqueté à coups de balles de mitrailleuses. Pourtant, c'est à peine si nous avons subi des pertes en l'air : les autres sont le résultat des bombardements. Les zincs ont été détruits sur place et les pilotes dispersés. La chasse allemande a été anéantie au sol et non en l'air. »

Le lendemain matin, je montai à bord du Junker qui me mena à Naples. Une fois à l'aérodrome, je courus de bureau en bureau, interrogeant la terre entière. Toujours la même réponse :

— Groupe 3 ? Inconnu. Personne ne l'a annoncé !

Sautant dans un avion de transport, je repartis pour Foggia.

En effet on m'avait dit : « Renseignez-vous

là-bas. Peut-être sait-on où se trouve votre unité. »

J'en avais assez de cette partie de cache-cache, d'aérodrome en terrain de recueil, de base aérienne en terrain d'envol. Sachant que les Lightning possédaient un énorme rayon d'action, je préférais me tenir dans la tourelle arrière, guettant l'apparition éventuelle des « double-queue ». Pour eux, c'eût été un jeu que d'envoyer au tapis un Junker. Je ne connais rien de plus pénible pour un aviateur que de se faire piloter sans tenir soi-même le manche à balai. Le Junker était aux mains d'un jeune sous-officier. Avant le décollage, il m'avait demandé :

— Mon lieutenant, il y a combien de canons sur un Lightning ?

— De quatre à six, suivant le type d'appareils, tous jumelés. Un fameux arrosoir, de quoi être trempé dès les premières gouttes.

Maintenant, il frôlait la crête des Apennins, contournait chaque taupinière. Je ne pouvais m'empêcher de songer : « Il doit avoir une frousse du diable ! » Il descendait se cacher dans chaque vallée et virait en zigzag de crainte de voir apparaître un chasseur ennemi. Par bonheur, les Lightning faisaient la sieste en Sicile.

Les Américains ont sur les autres un énorme avantage ; pendant quelques semaines, ils sau-

poudrent la contrée, faisant voler les pierres, puis, tout d'un coup, c'est fini, le calme se fait. De toute manière, la Luftwaffe avait perdu l'initiative dans les airs. Depuis la Tunisie, les Alliés bénéficiaient d'une supériorité terrifiante contre laquelle nous ne pouvions pas lutter.

Posant le pied sur le terrain de Foggia, je poussai un soupir de soulagement. Le hasard voulut que le premier groupe de soldats que je rencontrai appartînt à un détachement de « rampants » du 3e groupe. Il y avait des mois qu'ils se trouvaient à Foggia et passaient leur temps à vider des « fiaschi » de vin rouge. Le vieux Sachs, chef du détachement, m'accueillit à bras ouvert ; il répondit à mes premières questions en haussant les épaules et déclara :

— J'ignore absolument où se promènent nos oiseaux. Ou ils sont à Lecce, ou quelque part dans le talon de la botte. Le mieux serait d'aller se renseigner sur place.

— Et avec quoi ?

— En voilà une question ? A Foggia, nous avons des Messerschmitt 109 à ne savoir qu'en faire. Va dans le parc et fauches-en un. Je ferai comme si je n'avais rien vu.

En effet, je trouvai des Messerschmitt en pagaïe, alignés au cordeau, attendant bien sagement le prochain tapis de bombes. A Trapani, nous en aurions fait nos choux gras ; pendant ce temps-là, à Foggia, les hangars n'étaient pas

suffisants pour abriter les appareils flambant neufs qui arrivaient d'Allemagne.

— Eh, Sachs ! Quand je pense qu'Herbert et moi, nous avons engagé, à deux, cent vingt forteresses alors qu'ici cent cinquante coucous attendent une affectation ! Pourquoi ne pas nous en avoir envoyé pendant qu'il en était encore temps ?

— Ecoute-moi bien, Henn. Maintenant, je me fous de tout. Déjà, au cours de la première guerre, j'ai appris à ne plus réfléchir. Ce qui se passe en ce moment relève de la folie pure : c'est le triomphe de la bureaucratie. En ce qui me concerne, je me contente d'appliquer les ordres. Si tu savais combien d'états-majors nous avions à Foggia, tu tomberais de ton haut ! D'ici qu'ils aient étudié la question, la guerre sera terminée.

Je grommelai et montai dans un Messerschmitt 109. Un quart d'heure plus tard, je m'envolais pour Lecce. Je tombai sur un groupe de chasse, mais, instruit par l'expérience, je m'abstins de poser des questions et me présentai au chef de groupe :

— Attendez un peu, je vais essayer de savoir où niche votre unité. J'ai l'impression que ce doit être à Brindisi. Il me semble que j'y ai rencontré votre commandant et le chef de la sixième escadrille. Je ne me souviens plus très bien si c'était hier ou avant-hier. Allez donc voir

vous-même ! A propos, dites-leur bien des choses de ma part !

— Merci, commandant. Je pars tout de suite. Comment s'appelle l'aérodrome ?

— San Vito dei Normanni.

— Monument historique, sans doute !

Je repartis. A peine arrivé, le gardien de la pompe à essence me dit :

— Votre chef est là ; il est en conférence avec le nôtre, à l'autre bout du terrain.

Sans quitter mon avion, je roulai à l'autre extrémité de la piste, stoppai mon moteur, sautai, ouvris l'abattant de la tente de commandement et me mis au garde-à-vous :

— Lieutenant Henn, retour de Salemi !

Le « vieux » et Herbert en restèrent bouche bée.

— D'où viens-tu, Peter ?

— Je vous l'ai pourtant dit clairement : de Salemi !

— Impossible !

— C'est pourtant vrai !

— Ton coucou était en morceaux !

— Malgré tout, j'ai décollé ; depuis, je vous cherche d'un bout à l'autre de l'Italie.

— Ah ! ça, par exemple !

Le « vieux » se dressa et me donna une grande tape dans le dos qui faillit m'envoyer choir, le nez en avant.

— Ainsi, personne ne manque à l'appel. Nous

partons tous les trois pour l'Allemagne. J'en ai assez de l'Italie. Regroupement prévu à Neubiberg, près de Munich. Mon adjoint nous a précédés. En ce moment, le personnel à terre de Casa-Zeppera vogue entre la Sardaigne et Livourne ; il nous rejoindra par le Brenner. Le groupe compte encore trois officiers, c'est plus qu'il n'en faut ; quant aux autres, ils sont quelque part en Italie. Où ? Nous n'en savons rien. Les centres de regroupement sont avertis, ils dirigeront les pilotes sur Neubiberg. Allez, les enfants, levons le camp, la plaisanterie a assez duré ! Nos appareils ont été réduits en miettes à Reggio de Calabre ; à peine avions-nous atterri que les bombes se sont mises à pleuvoir. Depuis, nous poussons les cailloux sur les routes, comme les apôtres. Et ton « jaune 2 », Henn ? Sur le terrain ?

— Non, il est resté à Crotone. Voilà ce qui m'en reste.

En riant, je sortis de ma poche la clé de contact.

— C'est bon, Henn ! Au moins, à Munich, il fera moins chaud qu'ici. Nous aurons largement le temps de nous tourner les pouces en attendant que le groupe soit reconstitué. Permission, les enfants ! Comprenez-vous ce que cela veut dire ? Un bon lit et votre mère pour vous border ! La vie est belle !

## III

Trois hommes avaient échappé au massacre. Nous étions dans le train qui nous menait vers Munich : un jour et une nuit de voyage. Au début, chacun se tenait tranquillement dans son coin, sans parler, ou bien nous regardions par la fenêtre le paysage qui défilait sous nos yeux : le Vésuve, Rome, la Toscane, la plaine du Pô, le Brenner. Nous étions blasés, fatigués, indifférents et, surtout, terriblement déçus. Le premier, notre commandant rompit le silence, d'une voix mal assurée :

— Savez-vous ce que j'ai entendu dire ? Le chef du groupe de chasse basé à Trapani a été rappelé dare-dare à Berlin, par Hermann en personne. On l'a enguirlandé comme un bleu. Gœring s'est mis en rage à propos du rôle joué par la chasse en Sicile : « Si seulement vous aviez pu crever tous autant que vous êtes ! Je ne vous enverrai aucun renfort, bande de lâches ! Incapables de descendre un adversaire

en l'air, vous vous laissez détruire au sol comme des lapins ! » Le comble c'est que l'officier, arrivant tout droit de Sicile, savait exactement ce qui s'y passait.

« Il paraît qu'il s'est contenté de la boucler. Bon sang ! Il était pourtant bien placé pour savoir de quoi il retournait ! Je ris en pensant à la tête qu'ils vont faire, à Neubiberg, quand je vais me présenter avec vous deux : « Groupe de chasse 3, retour de mission ! » Vous allez voir la réception ! Dites-moi un peu si nous pouvions faire autrement ? Toi, Henn, combien de missions as-tu à ton actif ?

— Cinq en tout. Une contre des forteresses, près de Marittimo, les autres contre des Lightning, au-dessus de Caltagirone, de Marsala et de Palerme.

— Maigre palmarès !

— J'aurais pu voler plus souvent que je ne l'ai fait. Mon moulin a tenu le coup jusqu'au bout. Chaque fois qu'on m'a désigné pour une mission, je suis parti.

— Et toi, Herbert ?

— Une bonne douzaine, environ.

— Moi, sensiblement autant. Nos pertes s'élèvent à trente-quatre appareils. Quant aux victoires... Combien en avons-nous à notre actif ?

— Trois.

— Combien de pilotes ont disparu ?

— Nous ne le savons pas encore. Il faut attendre que les pilotes aient tous rejoint Neubiberg.

— Oui, mais approximativement ?

— Dix en tout... peut-être ? déclara Herbert.

— C'est du propre ! Trois avions ennemis abattus, une douzaine de morts et trente-quatre appareils du groupe transformés en ferraille. Cela fait un compte rond. Je vais vous dire une chose : à peine rentré, je suis bon pour la dégradation.

— Tais-toi donc ! Qui veux-tu qui reprenne la tête du groupe ? Qui, parmi nous, possède l'expérience nécessaire ? Dors tranquille !

— En somme, dans notre groupe, le rapport est de 1 à 10, en ce qui concerne les pertes en matériel. Tout le monde sait que, lorsque les Américains attaquent avec cent forteresses, nous prenons l'air avec dix malheureux avions. C'est pourtant ainsi que les choses se passent ! Je me demande même si cela changera un jour ?

La question resta sans réponse. De nouveau, le silence se fit ; les uns dodelinaient de la tête, les autres regardaient par la fenêtre du wagon.

Soudain, Herbert lança :

— Si ça continue, je vois l'avenir en noir ; les autres nous chasseront complètement du ciel.

En hésitant, je murmurai :

— J'ai moins d'expérience que vous, mais je crois qu'il y a d'autres causes que notre infériorité numérique. Nous avons contre nous le nombre et aussi la supériorité matérielle. Nous pourrions continuer mais le M. 109 est à bout de souffle. En Afrique, il y a deux ans, un Marseilles abattait ses seize Spitfire en une seule journée. D'accord, Marseilles était un pilote hors pair ; n'empêche que je me demande si, à l'heure actuelle, il pourrait encore réaliser un exploit pareil. Il est incontestable que nos adversaires sont, non seulement nos égaux, mais qu'ils nous surpassent. Ajoutez à cela notre infériorité numérique qui explique les difficultés dans lesquelles nous nous débattons. On ne descend pas un quadrimoteur à sa première mission. C'est fou ce que ces engins peuvent encaisser ! Chez nous, avec moitié moins de balles, le moindre appareil irait directement au tapis. Descendre une forteresse ou un Liberator avec deux mitrailleuses de 15 et un canon de 20 relève de l'acrobatie. Vous, les anciens, vous en êtes capables, à la rigueur. Nous, les jeunes, nous restons dans le sillage de leurs hélices ; ballotés en tous sens, il nous faut viser tant bien que mal sous le feu de centaines de canons qui nous tirent dessus, et nous approcher de la cible à cent cinquante mètres si nous voulons faire mouche. Et, pendant ce temps-là, eux en profitent pour nous canarder à deux mille mè-

tres de distance. J'ai fait l'impossible mais, au bout de cinq missions, je n'ai pas encore compris le truc. Deux, trois passages à proximité des bombardiers suffisent à épuiser la réserve de munitions ; les forteresses, elles, continuent comme si de rien n'était.

— C'est simplement que tu tires mal, Henn !

— Possible ; ou parce que je n'ai pas encore eu l'occasion de m'exercer suffisamment. Je ne suis pas le seul ; les autres « bleus » mettent toujours à côté de la cible. D'ailleurs, combien y a-t-il d'anciens capables de s'approcher d'un bombardier, d'appuyer calmement sur le bouton de mise à feu et de lui faire faire la pirouette ? Il faut viser avec l'avion tout entier. Le mitrailleur arrière du bombardier, assis dans sa tourelle, dispose d'un viseur automatique. A 1 500 mètres, il met le malheureux chasseur en joue ; sa bande de mitrailleuse a une longueur de trente mètres. Il appuie sur sa détente pendant que nous-mêmes sommes tout juste capables de riposter avec les cent cinquante obus de notre soute à munitions. Trois armes contre quatre à l'adversaire ! Cent vingt forteresses volant en formation serrée contre deux chasseurs ! Un joli pourcentage !

Herbert me coupa la parole :

— Tu oublies seulement que ton mitrailleur arrière fait dans sa culotte lorsqu'il aperçoit un essaim de M. 109. Je ne donnerais pas ma

place pour la sienne. Pour nous, le mitrailleur est une cible fixe alors que nous avons la ressource de nous défiler s'il se mêle de nous chauffer les oreilles. Il est lié à son poste et nous pas. Sale boulot que le sien !

— D'accord, mais à condition qu'il s'agisse de plusieurs Messerschmitt à la fois et non d'un seul. Deux chasseurs par bombardier ne sont pas de trop pour l'envoyer faire la culbute. Rappelle-toi qu'au-dessus de Marittimo, toi et moi, nous étions seuls contre cent vingt forteresses ; mille quatre cent quarante bouches à feu contre quatre mitrailleuses et deux canons. Voulez-vous que je fasse le calcul ?

— Henn, tu penses de trop, tu comptes, tu réfléchis à longueur de journée. On ne te demande pas cela ; ce qu'il faut, c'est tirer, pousser comme un sourd sur ton bouton, et ne penser à rien. Il faut être plus vif que l'adversaire et ouvrir ton robinet avant lui. A ce moment-là, tu le verras tomber. Je sais aussi bien que toi manœuvrer la règle à calcul s'il s'agit de prouver que la situation est sans espoir. Mais, contrairement à toi, quand j'attaque, je me fous de tout. Je fonce. Voici mon raisonnement : envoie-le au tapis, d'une façon ou d'une autre, peu importe, l'essentiel est de réussir. J'y parviens aussi... quelquefois.

Le « vieux » reprit son souffle.

— Quelquefois... sans plus, soupira Herbert.

— Aucune importance ! Un jour ou l'autre, mon tour viendra : ce sera la preuve que l'adversaire aura mieux visé. Finie la comédie ! De toute manière, il faudra bien casser sa pipe. Alors ?

Je repris mon raisonnement :

— On pourrait peut-être procéder autrement ?

— Explique-toi, Henn, s'écria Herbert.

— Je pense, en particulier, aux cent cinquante Messerschmitt 109, flambant neufs, qui se trouvent sur le terrain de Foggia, sous la surveillance d'une compagnie. Nous aurions pu les utiliser. En principe, quand un pilote se fait descendre et qu'il a la chance de survivre, cinq minutes plus tard il remonte dans un nouvel avion. Au lieu de croupir à Foggia, les « casseroles » auraient été mieux à leur place à Trapani, à Salemi ou autre part. Ah ! si nous les avions eus ! Il suffit de monter dedans et de mettre le contact. Au lieu de cela, on attend que le prochain tapis de bombes vienne les anéantir au sol. En ce moment, tous les trois, nous roulons vers l'Allemagne et cent cinquante avions, immédiatement disponibles, sont rassemblés à Foggia. C'est ça que vous appelez l'organisation ! Pour moi c'est de la...

— Henn, boucle-la ! Nous ignorons qui est assis dans le compartiment voisin.

Je regardai Herbert, les yeux ronds :

— Qu'est-ce que tu veux dire ?... Qu'est-ce que j'ai donc dit ? Ah ! oui, c'est vrai : atteinte au moral de l'armée, rébellion ! Fermons nos gueules et continuons à voler... jusqu'à la victoire !

Le « vieux » m'avait laissé parler sans intervenir. Je le regardai de travers, l'air gêné, comme un garnement pris en train de voler un pot de confitures. J'ouvris ma serviette et fis semblant de fouiller à l'intérieur, à la recherche d'un papier important. A ce moment, le vieux me demanda :

— Dis-moi, Henn, où as-tu su qu'il y avait cent cinquante M. 109 à Foggia ?

— C'est Sachs qui me l'a dit. D'ailleurs, j'en ai escamoté un pour rejoindre Lecce. Personne ne s'en est aperçu !

Les mains croisées derrière le dos, le « vieux » arpentait le couloir du wagon :

— Nous avons besoin d'avions neufs et surtout plus rapides. Nos M. 109 sont essoufflés. Et les chasseurs à réaction du père Messerschmitt qui atteignent la vitesse du son ? Vous n'en avez jamais entendu parler, vous autres ? Ça en serait une affaire ! Il paraît que les vols d'essai sont en cours ! Si nous les avions eus à Trapani, quelle boucherie nous aurions faite !

— Nous aurions... oui, c'est bien cela ! Le terrain d'essai de Rechlin est à l'autre bout de l'Allemagne. Là aussi, ils accumulent les bé-

vues. Avez-vous jamais entendu parler du fameux Messerschmitt 210 ? Un beau fiasco ! Au début, ce bimoteur atteignait la même vitesse que le Lightning ; on dit même qu'il volait plus vite. Le constructeur a envoyé le prototype à Rechlin pour la réception officielle. On a d'abord poussé des cris de joie, puis les ingénieurs supérieurs ont eu une idée mirobolante : placer des armes radioguidées dans la queue de l'appareil. On s'est mis aussitôt au travail, sans se soucier des pertes. Le double empennage du 210 a été remplacé par un immense plan arrière. Le rayon de tir était amélioré mais l'appareil, conçu pour porter un double empennage, avait perdu sa stabilité ; pour un oui, pour un non, il glissait sur l'aile. On le destinait au rôle d'avion à tout faire : bombardier en piqué, appareil de reconnaissance, avion d'assaut, bombardier léger alors qu'il avait été créé pour les missions de chasse. De Rechlin, on renvoya la machine à l'usine Messerschmitt à Augsbourg. Notez bien qu'à l'époque, le 210 était le bimoteur le plus rapide du monde. On lui enfourna dans le ventre divers engins : bombe d'une tonne, dispositif automatique pour bombardement en piqué, pilote automatique, blindage et réservoirs supplémentaires. Le zinc devenait de plus en plus lent. Le constructeur a poussé les hauts cris et il paraît que cela lui a coûté cher. Les fabricants de fer-blanc du mi-

nistère de l'Air étaient mieux renseignés. Une nouvelle fois, on démantibula le fuselage du M. 210, on l'allongea d'un mètres pour lui redonner plus de stabilité et on l'expédia à Tunis. On en envoya six cents au total. Gœring déclara, à l'époque : « Tant mieux, nous les userons. » De fait, ils le furent et leurs pilotes avec. Les armes radioguidées ne fonctionnaient pour ainsi dire jamais et le moteur ne tournait plus qu'à 1 450 tours-minute. Les Lightning n'en firent qu'une bouchée, d'Oran à Alger et d'Alger à Tunis. Maintenant, Messerschmitt construit un autre type d'avion qui portera le nom de M. 410, Je défie qui que ce soit de s'y reconnaître !

Le « vieux » se tut. Herbert également. J'avais l'impression que le raisonnement que je venais de tenir correspondait à ce qu'ils pensaient eux-mêmes. Cependant jamais ils n'avaient parlé à cœur ouvert comme je venais de le faire.

## IV

A Munich, régnait le calme le plus complet. Nous eûmes droit à trois jours de permission bien gagnés pendant que les rescapés du groupe rejoignaient isolément. On compléta les effectifs. Par bonheur, les pertes n'étaient pas aussi sévères que nous l'avions tout d'abord redouté. Quant aux avions, ils arrivaient en masse, à croire que le terrain de Neubiberg favorisait leur éclosion spontanée.

Nous-mêmes, les pilotes du groupe, nous reprenions peu à peu confiance, une fois remis du choc que nous avions subi en Sicile. Les jours passaient, monotones : exercices de vol en formation, de tir, entraînement des nouveaux.

Un beau jour, le commandant nous harangua :

— Si nous continuons, les quadrimoteurs de l'ennemi nous auront tous jusqu'au dernier. A Lechfeld, se trouve une base de bombardiers.

J'ai étudié avec le chef de base un plan qui nous aidera à parfaire notre entraînement. Les Heinkel III figureront les formations assaillantes ; ils voleront groupés comme les forteresses. Ainsi, nous pourrons nous familiariser avec les différentes tactiques d'attaque ; dans la queue, par-dessous, par-dessus, latéralement et surtout par l'avant. Voyez-vous, l'attaque sur le museau d'un bombardier représente la solution idéale. Le pilote ne peut éviter de passer dans nos rafales si nous débouchons en formation de groupe. C'est là le point faible des forteresses. En avant, ils ne disposent que de deux canons ; or, nous leur tomberons dessus, à quatre chasseurs, volant aile dans aile à 650 à l'heure. A ce moment, le bombardier leader aura sous le nez douze mitrailleuses ; lui-même n'aura que ses deux pétoires. La formation en coin adoptée par les Américains implique que le leader est mal protégé par les appareils qui le suivent. Donc, si nous envoyons le leader au tapis, nous aurons du même coup détruit le seul homme de la formation capable de la conduire au but. Les autres tourneront en rond sans savoir où poser leurs œufs. En conséquence, à partir d'aujourd'hui, une seule tactique : attaquer par l'avant.

Nous nous exercions, tournions en vol de groupe au-dessus de Munich et des environs puis, un beau jour, vint la répétition générale.

La formation de Heinkel, forte de trente appareils, arriva. Deux groupes de chasse, soit quatre-vingts M. 109, se livrèrent à des attaques fictives. Je volais avec mon escadrille, à l'arrière du cercle que nous décrivions autour du groupement de bombardiers. Quatre appareils de la deuxième escadrille s'élancèrent, se dispersant légèrement pendant le piqué. L'un derrière l'autre, les chasseurs, alignés en ordre de bataille, redressèrent juste devant les bombardiers. Le premier pilote sauta au-dessus de la formation, le deuxième et le troisième firent de même. Malheureusement, le quatrième qui collait trop à l'appareil qui le précédait, ne put redresser à temps. A 1 000 à l'heure, il vint emboutir l'avion leader des bombardiers.

Il y eut un éclair ; une boule de feu se forma, précédant une colonne de fumée bleu-noir qui monta droit vers le ciel ; des éclats de métal volèrent en tous sens. C'était tout ce qui restait du Messerschmitt et du Heinkel. Plus tard, il fut impossible d'identifier le moindre fragment. Les cinq hommes d'équipage — quatre et un — s'étaient littéralement volatilisés. Quelques jours après, dans cinq localités différentes de l'Allemagne, on mit en terre cinq cercueils contenant chacun un sac de sable.

Après l'atterrissage, le « vieux » nous réunit :

— Maintenant vous avez vu vous-mêmes ce qu'il faut faire et ce qu'il faut éviter. Une fois

de plus, je vous répète : prenez de l'avance, rapprochez-vous, calculez votre angle d'attaque, redressez sec de façon à vous mettre en palier, puis cabrez votre avion pour passer au ras. Sinon ce sera la collision, comme aujourd'hui.

Les exercices continuèrent mais, cette fois, sans le concours des bombardiers. Groupe contre groupe ; pilote contre pilote, chasseur contre chasseur.

Vint l'épisode de Schweinfurt, la plus grande bataille aérienne qui se soit déroulée dans le ciel allemand. L'enthousiasme était à son comble, on fêtait la victoire, comptant les avions abattus. La presse vanta le grand succès défensif remporté par la défense aérienne du Reich. En revanche, on passa soigneusement sous silence le fait que le défenseur eût subi des pertes égales à celles de l'assaillant venu, sans couverture de chasse, avec mille forteresses lourdement armées. C'était la première grande attaque lancée contre l'Allemagne.

Puis ce fut le tour de Regensbourg ; l'usine fabriquant des chasseurs fut rayée par un tapis de bombes de la surface du sol. Nous en étions bouche bée. Le bruit courait que les bombes, outre l'usine de Regensbourg, avaient anéanti la chaîne de montage du chasseur à réaction M. 262, la seule que l'Allemagne possédât à l'époque. Ensuite, Wiener Neustadt reçut

la visite des bombardiers venus d'Afrique du Nord. Une nouvelle usine de chasseurs avait cessé d'exister ! Des stratèges aériens en tombèrent à la renverse lorsqu'ils calculèrent les distances couvertes par les quadrimoteurs alliés. Une chose apparaissait clairement : les Américains concentraient leurs attaques sur les centres de production de la défense aérienne allemande. Notre groupe était en perpétuel déplacement : un jour, au-dessus de l'Allemagne du Nord, le lendemain, au-dessus de Vienne lorsque les assaillants venaient d'Afrique, puis, de nouveau, c'était le centre de l'Allemagne ou les bords de la mer du Nord. Sur tous les terrains, les pilotes posaient leurs appareils endommagés ; à Neubiberg même, le groupe ne comptait guère en moyenne plus de vingt pilotes disponibles. Bien que, sur les états, le groupe figurât à effectif complet, la plupart du temps seule la moitié des avions était capable de prendre l'air.

Les appareils fondaient comme neige au soleil. Les bombardiers ennemis ne se contentaient plus d'attaquer exclusivement les usines produisant des chasseurs, ils écrasaient également les centres de réception ou de stockage du matériel. Ainsi, quand une série de M. 109 quittait l'usine, on conduisait les avions sur un terrain d'où ils étaient répartis, suivant les besoins, entre les différentes unités. Aussitôt

qu'un terrain avait fait son plein, il fallait s'attendre à voir un tapis de bombes s'abattre sur les pistes et sur les alvéoles. Résultat : les groupes de chasse n'avaient plus qu'à attendre, un bon mois, la sortie de la nouvelle fournée. Et ainsi de suite...

Un jour arriva à Neubiberg le message suivant :

« Le maréchal du Reich vient rendre visite au groupe 3. »

Tout le monde se ressembla en carré devant le poste de commandement de l'aérodrome. Un autre groupe était venu se joindre au nôtre pour entendre la bonne parole.

Nous étions là, une centaine de pilotes, plus cinq cents rampants ; nous attendîmes la moitié de la matinée. Pour la circonstance, nous étions dispensés de service en vol. Enfin, sur le coup de onze heures, des Junker, le nez orné du fanion de commandement, atterrirent.

Une silhouette, vêtue de blanc immaculé, bottée de maroquin rouge, un bâton de maréchal à la main, s'avança vers nous, escortée d'un essaim d'officiers de tous grades. L'homme leva son bâton et nous passa en revue. Les pilotes formaient l'aile gauche du rassemblement, les compagnies de rampants l'aile droite. La parade terminée, Gœring revint sur ses pas, s'arrêta devant chaque officier, adressa quelques mots à chacun des pilotes avant de passer au

suivant. Derrière lui, s'étirait une longue cohorte : Galland et toute une série de grosses « huiles ». Je n'en croyais pas mes yeux : aucun n'exhibait de décoration ; même Gœring avait renoncé à sa grande croix de commandeur de l'ordre « Pour le mérite ». Galland portait une simple tunique, à col fermé, sans croix de fer, sans palmes, sans brillants.

Seuls, la croix de fer et l'insigne de pilote brillaient sur la poitrine du gros Hermann. Je regardai sur ma gauche la file des officiers d'escorte. Gœring parlait justement avec Herbert, le chef de la sixième escadrille, la mienne. Il vint ensuite vers moi. La main à la visière de la casquette, raide comme un bout de bois, je répondis aux questions qu'il me posa. Ceci fait, Hermann passa au suivant.

Mentalement, je me frottai les yeux, me demandant si j'étais aveugle ou si mon imagination me jouait des tours. Hermann était poudré comme une cocotte ! Tout y était, l'odeur, l'aspect !

Je donnai un coup de coude à Sigi, mon voisin :

— As-tu vu ?

Sigi plissa le nez, attendit que Gœring se fût éloigné, puis murmura :

— Je connais ! Tosca 4711 ! La poudre des jolies femmes !

Non content de parader, un énorme colt à la

ceinture, une casquette dorée de portier d'hôtel sur le crâne et, aux pieds, des bottes de cosaque du Don, Hermann se poudrait le visage ! Il ne lui manquait plus que cela !

Ensuite, vint le grand « speech ». Nous étions rassemblés, tout yeux, tout oreilles, dans la salle du mess. Au bout d'un certain temps, Sigi dit entre ses dents :

— Mon vieux, ça c'est un orateur ! En voilà un qui sait parler !

Gœring attaqua sans préambule :

— Mes enfants ! je suis mécontent de vous ! Vous abattez trop peu d'avions ennemis. Quelles excuses dois-je donner à nos compatriotes d'Essen, de Hambourg, de Cologne, lorsqu'ils sortent des abris après avoir perdu ce qu'ils possèdent au cours des bombardements et qu'ils pleurent leurs morts ? Que dois-je répondre aux femmes qui viennent me demander quand cette cochonnerie prendra fin ? Je ne peux tout de même pas leur dire que mes chasseurs sont une bande de froussards ! Les quadrimoteurs américains doivent disparaître du ciel allemand. Vous avez entre les mains le chasseur le plus rapide du monde. Qu'en faites-vous ? Vous foutez le camp ! Si nous avions eu vos zincs pendant la première guerre, vous auriez vu le parti que nous en aurions tiré !

Je ne pus m'empêcher de réfléchir :

« Possible qu'en 1917, le M. 109 ait fait des

étincelles. Mais prétendre qu'en l'an de grâce 1943, la « casserole » soit le chasseur le plus rapide du monde, c'est tout de même aller un peu loin. »

— Le M. 109 file ses 755 kilomètres à l'heure.

Du coup, je sursautai.

« Bon sang, Hermann, qui t'a raconté de pareilles balivernes ? L'homme qui, en 1938, a atteint le 755 sur M. 109, pilotait un prototype équipé d'un moteur spécialement construit et réglé pour fonctionner à plein un certain nombre d'heures. Après, le moulin était bon à mettre à la ferraille. C'est le plus gros bluff que tu te sois jamais permis, Hermann ? L'aurais-tu oublié, par hasard ? Ce qu'il faut voir ce sont les performances réalisées par les appareils de série. Jamais une casserole n'a dépassé le 450, le 500 au grand maximum, pas un poil de plus ! »

Gœring semblait s'accrocher à ses 775 kilomètres. Derrière nous, on entendait des toussotements. Un de mes voisins, un sous-officier, se pencha timidement vers moi et me demanda à voix basse :

— Vous y croyez, vous, mon lieutenant ?

Je repris ma respiration, gonflai mes joues pour ne pas exploser, donnai un coup de coude dans les côtes de Sigi et lui fis un clin d'œil.

Gœring poursuivait :

— Qu'est-ce que c'est que les Mosquitos, les

appareils de reconnaissance anglais, sinon des cerfs-volants ? Si vous vous donnez la peine d'examiner un Mosquito abattu, vous constaterez qu'il est fait de contre-plaqué et de toile. Bref, une simple carcasse. Vous n'avez pas honte de le laisser se balader au-dessus de vos têtes, comme s'il accomplissait un vol d'exercice au-dessus de l'Allemagne !

Je continuai mon monologue intérieur.

« Mon bon Hermann, tu te gourres ! Les fameuses carcasses sont entraînées par des moteurs du tonnerre ; si le Mosquito va si vite, c'est justement parce qu'il est en toile et en contre-plaqué. Nos appareils de détection sont dans l'impossibilité de l'identifier rapidement, le moteur étant sa seule partie métallique. Avant que nos postes d'écoute repèrent un Mosquito sur leur tube cathodique, il y a belle lurette qu'il a filé. Avec leurs moteurs à compresseur conçus pour tourner à haute altitude, tes fameux Mosquitos plafonnent à 10 ou 11 000 mètres. On nous alerte toujours quand il est trop tard et, généralement, les oiseaux prennent leurs photos à une altitude telle que nous ne parvenons pas à les rejoindre. La plupart du temps, pendant que nous les cherchons dans tous les azimuts, les coucous ont joué la fille de l'air. En plus, à cette hauteur, leur vitesse normale est de l'ordre de 600 à 650 kilomètres. C'est là qu'il nous faudrait tes fameux avions à

réaction, Hermann. Oui, mais voilà, ce sont précisément eux qui nous font défaut ! »

Impassible, Gœring continuait à pérorer :

— Vous attendez sans doute la venue des nouveaux engins qui doivent sortir d'usine dans un proche avenir. Vous vous montez la tête entre vous. Erreur ! Enfoncez-vous bien ça dans le crâne : cette guerre, vous la mènerez jusqu'au bout avec les M. 109 ! Vous m'avez bien compris ?

J'avais beau chercher, je ne comprenais pas. « Cette guerre ? De quoi parles-tu, Hermann ? De la guerre en Italie ou de la guerre en général ? Dans un cas comme dans l'autre, les carottes sont cuites. »

Je tournai la tête vers notre commandant. Assis, il fixait ses mains avec la plus grande attention. Personne ne bougeait dans la salle.

Nous écoutions, mais il était évident que, tous, nous nous demandions si Hermann ne se moquait pas de nous.

« Hermann, qu'est-ce que tu racontes ? En principe, c'est toi qui devrais être le mieux renseigné. Ce que tu nous dis est faux ; ça ne tient pas debout. Quel est le flagorneur qui t'a raconté de pareils bobards ? Ou alors tu cherches à nous en mettre plein la vue ? Eh ! maréchal du grand Reich allemand, tu ferais mieux de réfléchir à chaque mot que tu prononces. Nous qui sommes ici, nous venons de Sicile,

quelques-uns même de Tunisie, et nous sommes payés pour savoir comment volent les avions anglo-américains. Nous savons ce que signifient les tapis de bombes et les rafales de Lightning. A tes yeux, nous sommes des froussards parce que nous savons que les Amis possèdent des avions supérieurs aux nôtres, volant plus vite que nos propres casseroles ! »

Gœring commençait à bafouiller et il était pâle comme un linge. Assis devant une table en bois blanc, recouverte d'une nappe, il froissait nerveusement des feuillets dactylographiés. Pour son discours, il se servait de notes, qui lui indiquaient les points essentiels qu'il entendait développer.

— Mes enfants, j'ai appris dernièrement qu'une formation de Liberator avait fait demi-tour au-dessus de Lindau au lieu de continuer sur Augsbourg, objectif qui lui était assigné. Les uns m'ont dit que la raison de cette volte-face était un changement de temps ; d'autres pensent que vous en êtes la cause, votre groupe ayant établi un barrage de chasse au nord du lac de Constance. Sans doute votre présence en l'air a-t-elle donné à réfléchir à ces messieurs. Pour vous faire plaisir, je veux bien admettre qu'ils aient eu peur de vous. Néanmoins, les enfants, ça ne suffit pas. Vous n'êtes pas là pour jouer les épouvantails ! Il faut faire pas-

ser à l'ennemi l'envie de se promener dans notre ciel !

Décidément, le raisonnement d'Hermann et le mien étaient essentiellement divergents :

« Vois-tu Hermann, à ta place, j'aurais opté pour le mauvais temps. Ce n'est pas la première fois que des Liberator nous rencontrent en l'air ; jusqu'ici, ce fait ne les a pas empêchés d'attaquer et de vider leurs soutes. »

Gœring éleva le ton :

— Il y a encore une chose que je tiens à vous dire. Lorsque vous volez avec des réservoirs supplémentaires, dès que vous interceptez l'ennemi, vous n'avez rien de plus pressé que de les larguer. Je sais comme vous que ces réservoirs extérieurs alourdissent vos appareils et qu'avec des bidons à essence sous le ventre, vos M. 109 ne sont plus aussi maniables. Je m'en fous ! A l'avenir, les réservoirs resteront où ils sont. L'essence n'est pas là pour tomber du ciel comme des ortolans. En Allemagne, nous souffrons d'une pénurie de carburant. Dans ces conditions, pas question de la gaspiller ! A l'avenir, vous me ferez le plaisir d'attaquer avec vos réservoirs supplémentaires !

Je sentais la moutarde me monter au nez :

« Hermann, Hermann, tâche d'être un peu sérieux ! Une balle incendiaire — et Dieu sait si, en combat, il en siffle de tous les côtés — suffit pour transformer un avion en torche.

Raison de plus si nous avons un cigare plein d'essence sous le ventre. Autant voler sur un briquet et appuyer sur la molette ! »

Gœring parla trois heures durant ; nous avions l'impression de subir une douche froide et personne n'écoutait. Il critiquait tout et rien ; seuls trouvaient grâce devant lui les chasseurs du front de l'Est, ses enfants chéris. Quant aux autres, ceux du Reich, d'Italie, du front de l'Ouest, ils ne valaient pas tripette.

Au bon milieu du discours, surgit tout à coup l'offficier de renseignements. Très excité, il annonça :

— Monsieur le Maréchal... je me permets de signaler qu'un Mosquito se dirige sur Munich.

Sigi me glissa à l'oreille :

— Henn, nous allons voir ce que nous allons voir !

Gœring, après nous avoir toisés, lança :

— Alors, messieurs, que faisons-nous ?

Silence et re-silence...

Enfin, notre commandant se leva :

— Vite, dépêchons-nous, la formation d'alerte sur les pistes ! Untel, untel, untel ! Filez, décollage immédiat. A propos, où se trouve le Mosquito ?

— A dix mille mètres au-dessus d'Ulm ; il pique droit sur nous.

— Bon ! Dès l'envol, mettez le cap sur Augs-

bourg en ordre serré et prenez de l'altitude. Toi, Heinz, tu prendras le commandement, toi Franz, celui de la seconde section. Aussitôt le Mosquito en vue, vous vous éparpillerez ; la première section se mettra dans sa queue et cherchera à l'abattre, la seconde tournera au-dessus d'Ulm pour lui couper la route et l'intercepter.

Gœring se taisait. Il voulait sans doute se rendre compte de la façon dont ses groupes de chasse mettaient en pratique les enseignements reçus. Il éleva la voix :

— Pourquoi quatre Messerschmitt ? Pourquoi gaspiller de l'essence inutilement ?

Le commandant pâlit, avala sa salive, se tourna vers Hermann et balbutia :

— Mon intention était... je voulais... enfin j'entendais mettre en application les mesures de sécurité, monsieur le Feldmarschall !

— Vous me faites rire avec votre sécurité ! Vous n'avez tous que ce mot-là à la bouche. Deux appareils suffisent, un point c'est tout ! Et maintenant, ouste !

Deux pilotes sortirent en courant.

Sigi se pencha vers moi :

— Henn, jamais ils ne l'auront, leur Mosquito !

Je lui donnai raison. Quelques minutes plus tard, on entendit le bruit des avions qui décol-

laient. Gœring regarda sa montre et lança au milieu d'un silence de mort :

— On peut dire qu'ils ont pris leur temps, ceux-là !

Malentendu sur toute la ligne. Gœring reprit sa harangue interrompue ; son débit était saccadé. Il criait presque. Je me souviendrai toujours de cette phrase, lourde de sous-entendus :

— Les enfants, encore une fois, j'attire votre attention sur le fait que je veux des résultats. J'enverrai devant le conseil de guerre le premier d'entre vous qu'on me signalera comme froussard. Sans victoires aériennes, nous perdrons la guerre.

Le mot était lâché. C'était uniquement cela qu'il voulait dire et nous le savions. C'était la raison de sa visite. L'assistance eut un haut-le-corps. Gœring, le visage aussi blanc que le satin de son uniforme, releva la tête et nous regarda dans le blanc des yeux.

Je ne pus m'empêcher de murmurer :

— Messieurs, à la bonne vôtre !

Personne ne bougeait ; on eût entendu une mouche voler. Tous nous nous disions : à moins d'un miracle, à moins d'un changement radical, nous sommes foutus.

Sigi laissa tomber, si haut que j'avais l'impression que tout le monde devait l'entendre :

— Adieu copains, adieu patrie !

J'eus peur pour lui. Gœring se leva, imité par les officiers de son escorte ; ils devaient connaître son discours sur le bout du doigt pour l'avoir entendu ressasser devant d'autres groupes de chasse. Notre chef de base hurla : « Garde à vous ! »

Hermann se dirigea lourdement vers la sortie.

Au mess, un banquet avait été organisé en son honneur. Gœring mangea peu et les autres firent montre d'un médiocre appétit. Dans le courant de la conversation, Galland déclara à notre commandant :

— Continuez comme par le passé à larguer vos réservoirs supplémentaires à l'approche de l'ennemi. Mais, sur un point, je lui donne raison : vous devez abattre plus de coucous. Nos statistiques sont déplorables. Avec les tôles que vous descendrez, il sera toujours temps de fabriquer de nouveaux réservoirs, si le besoin s'en fait sentir.

Galland fit un geste évasif et se tut.

Une heure plus tard, les Junker décollèrent. Aussitôt ce fut un brouhaha général :

« Vous avez vu ? Aucun n'avait de décorations sur le ventre ! Hermann sans saladier, Galland sans feuille de vigne ! On aura tout vu ! Hermann ne portait que la croix de fer du vieux Guillaume. Quel discours, mes amis ! Je

comprends maintenant pourquoi Adolf a ordonné de suspendre la remise de décorations ! »

C'était une véritable cacophonie.

Il va de soi que le Mosquito ne fut pas abattu. Gœring ne l'a jamais su.

# V

Le groupe accomplit plusieurs missions d'interception contre des formations de bombardiers. Les pertes étaient supportables mais le chiffre d'avions abattus n'augmentait pas pour autant. Le discours de Gœring portait ses fruits ; personne n'y faisait allusion, mais l'impression qu'il avait laissée n'était pas prête de s'effacer de nos esprits.

On construisait des M. 109 à tour de bras ; parfois, nous avions l'impression que les tapis de bombes ne suffisaient pas à endiguer le flot des nouveaux appareils qui sortaient des chaînes de montage souterraines. Sans cesse, les écoles de pilotage déversaient sur les unités de chasse de nouvelles fournées de jeunes aviateurs. De même qu'il y avait eu, en 1940, la bataille d'Angleterre, de même, en 1943, l'Allemagne engageait la bataille aérienne. La lutte était loin d'avoir atteint son point culminant

bien qu'à chaque retour de mission nous nous disions :

— Celle-ci est certainement la plus dure de toutes celles que j'ai accomplies. Il est impossible que j'en voie de pires.

Or, nous nous mettions le doigt dans l'œil.

Les Alliés avaient commencé par envoyer au-dessus de l'Allemagne des formations groupant cinq cents appareils ; maintenant, elles en totalisaient mille. Ensuite, ce furent des escadres comprenant deux mille bombardiers, accompagnées de surcroît par des chasseurs à long rayon d'action. Jour après jour, nuit après nuit, pendant une semaine, ils prenaient pour cible la même ville, le même objectif militaire : raffineries de pétrole, Berlin ou Peenemünde. Les groupes de chasse affectés à la défense de l'espace aérien sillonnaient en tous sens le ciel du Reich. Sur le front sud, les Alliés tiraient lentement à eux la botte italienne. Les débarquements se succédaient : la Calabre. Salerne !

Un beau jour arriva à Neubiberg le message suivant :

« Le groupe 3 retourne en Italie ! »

Le commandant me fit appeler :

— Henn, tu prendras le commandement de l'échelon de queue. Vous rejoindrez plus tard.

Quelle aubaine ! J'avais l'autorisation de rester à Munich alors que le gros de la formation partait dare-dare pour l'Italie. J'étais chargé de

regrouper les pilotes épars dans toute l'Allemagne et de les attendre jusqu'à ce qu'ils fussent rentrés avec leurs appareils réparés. Ceci fait, nous devions rallier Lavariano. Nous étions en décembre 1943. Par téléphone, j'alertai les manquants, jouissant en toute quiétude du répit que le hasard m'accordait.

Mes autres camarades du groupe — une vingtaine au total — avaient atterri sur le terrain de Lavariano, près d'Udine. Chaque jour, je recevais un message radio, toujours le même :

— Quand rejoignez-vous ?

Invariablement, je répondais :

— Conditions atmosphériques défavorables. Décollage impossible !

Un jour vint où le temps se leva et je fis transmettre le texte suivant :

— Ici, beau temps. Et chez vous ?

La réponse vint :

— Conditions détestables ; la plaine du Pô est dans le coton. Attendez !

J'attendis.

Chaque fois qu'à Munich nous étions prêts à décoller, Lavariano nous faisait savoir que l'atterrissage était impossible et vice versa. Personne ne s'en plaignait, d'autant que Noël approchait. Rassemblant mes brebis, je leur tins ce discours :

— Ecoutez-moi bien, vous autres. J'accorde une permission à tous ceux qui sont originaires

de Munich et environs. Valable tant que durera le mauvais temps. A une condition : une fois que nous serons à Lavariano, ceci reste entre nous. Laissez-moi votre numéro de téléphone de manière qu'on puisse vous alerter si le besoin s'en fait sentir. De votre côté, si le ciel se dégage, sautez dans le train et débarquez à Munich. A ce moment-là, départ vers midi !

Ce fut une explosion de joie. Je croulais sous les promesses ; bientôt, je me retrouvai seul. Chose curieuse, même les Berlinois venaient de se découvrir, comme par hasard, des ascendances bavaroises !

J'avais sous mes ordres un chauffeur, une douzaine de mécanos, dix avions et puis, dans un autre domaine naturellement, une fiancée qui, tous les jours, venait me relancer au téléphone. J'étais écœuré. Pouvoir envoyer les autres en permission alors que moi je restais fidèle au poste ! Notre échelon était provisoirement retiré des opérations puisque, théoriquement, nous nous trouvions en Italie.

Malgré tout, jour après jour, la même voix féminine retentissait dans le téléphone :

— Que se passe-t-il, Peter ? Viendras-tu pour Noël ? Ou bien faut-il t'envoyer ton cadeau par la poste pour que tu puisses l'emmener avec toi ?

— Comment veux-tu que je te réponde. Ce

n'est pas moi qui fais le temps. Qui sait ? Dans une heure je survolerai peut-être les Alpes ? Peut-être serai-je encore ici dans deux semaines ?

J'étais comme l'oiseau sur la branche. Mon dernier arbre de Noël civil remontait à 1938 ; je venais de passer mon bachot. Entre temps, mes vingt-trois ans étaient arrivés en même temps qu'une certaine jeune fille blonde. Une fois de plus, le ciel se montra clément. La veille de Noël, je fis ma valise et filai. Le commandant de base était le seul à posséder mon numéro de téléphone.

Le lendemain, j'étais de retour avec ma fiancée. Personne ne s'était aperçu de mon absence, ni, bien entendu, de mon retour. Au fond, j'avais eu raison ! Le même jour, l'unité décolla ; le temps d'alerter tout le monde et de battre le rappel et j'expédiai à Lavariano un message radio ainsi libellé :

« Nous arrivons. Envol vers 14 heures. Atterrissage présumé vers 15 h 30. Ciel nuageux, belles éclaircies, visibilité cinq kilomètres. »

En réponse, arriva l'ordre du commandant de base de Lavariano :

« Décollez ! »

Nous nous dirigeâmes vers nos avions. J'indiquai à mes camarades l'ordre de la formation et m'approchai de mon appareil.

Ma fiancée était là, elle aussi, enveloppée

dans son manteau de fourrure. C'était la première fois qu'elle voyait un avion de si près et elle était toute pâle. Elle était frigorifiée — du moins le disait-elle. Le mécano mit le moteur en marche, j'essayai les commandes puis réduisis le régime. J'avais encore quelques instants devant moi en attendant que le moteur chauffe.

Le moment des adieux arriva.

— Embrasse maman pour moi !

— Oui...

— Ecris-moi souvent !

— Oui...

— Et ne regarde pas les autres hommes, surtout !

Pas de « oui » mais un haussement d'épaules.

— Ne t'en fais pas pour moi, il ne m'arrivera rien. Je tiens à mes os !

— Oui...

— Garde bien ton anneau de fiançailles à ton doigt !

Je souriais en prononçant ces paroles.

— Oui...

— Sois sage !

— Oui.

— Maintenant, au revoir, je décolle !

— Reviens-moi intact, Peter !... je t'attendrai !

C'était la plus longue phrase que ma fiancée m'eût adressée depuis quelques minutes. Je l'at-

tirai un peu à l'écart ; mon mécano n'avait pas besoin d'assister aux adieux. Cependant, au moment où je grimpai dans la carlingue, l'animal ricanait effrontément. Je refermai mon cockpit, serrai mes courroies, donnai des gaz et commençai à rouler. Les avions se rassemblèrent au-dessus du terrain. Tout en bas, un petit bout de femme nous faisait signe en agitant une écharpe rouge. Elle n'avait pas versé de larmes mais s'était contentée de renifler deux ou trois fois.

La formation prit son cap. Devant nous, nous apercevions un gros paquet de nuages puis les Alpes et, en dessous, la grande ville, toute grise.

En moi-même, je pensais :

« Maintenant, elle rentre chez elle ; pendant ce temps-là, toi, tu fais la guerre. Belle perspective ! Si tu tiens à la revoir, Peter, il faut que tu presses sur ce bouton, que tu actionnes cette manette, plus vite, avec plus de décision que ton adversaire qui te tiendra au bout de son canon ou de sa mitrailleuse. Celui des deux qui tirera le premier reverra son toit et son village. Que tu le veuilles ou non, ta vie dépend de cette seconde. »

Je ruminais des pensées moroses. Tout marchait pourtant comme sur des roulettes : le moteur tournait rond, nous tenions notre cap. Connaissant les Alpes sur le bout du doigt, chaque vallée m'était familière. Tout autour de

moi, les camarades tenaient scrupuleusement leurs distances. Jetant un coup d'œil circulaire, je réfléchis :

« Attention, Peter, attention ! Aujourd'hui, pour la première fois, tu joues le rôle de leader. C'est toi le responsable. Les dix M. 109 doivent atterrir indemnes dans une heure, sinon, c'est toi qui paieras. »

Nous survolions les Alpes, les névés, les glaciers, les vallées aux ombres bleutées, les forêts de sapins et les villages qui nous saluaient au passage de leurs panaches de fumée. En dessous de nos plans, c'était la paix ; les gens attendaient que nous eussions fini de nous entretuer, certains que la guerre serait terminée à la fin de cet hiver, ou, au plus tard, au printemps prochain. Au-dessus de la Suisse, des nuages s'élevaient ; le ciel était encore vaguement bleu, mais de gros cumulus s'assemblaient à l'horizon. Plus nous nous enfoncions vers le sud, plus le temps devenait sombre.

Les cimes et les arêtes s'entouraient de brume, des écharpes de brouillard traînaient au fond des vallées et nous apercevions la plaine du Pô noyée dans la crasse. Finalement, les montagnes disparurent, le brouillard devint de la véritable purée de pois et je commençai à m'inquiéter. Il fallait absolument que je trouve un trou, une faille dans laquelle la formation pourrait se glisser. Rien ! Au contraire.

plus nous descendions, plus la brume se faisait opaque. Il nous était pourtant impossible de foncer, tête baissée, dans le coton, d'autant que j'ignorais si les Alpes étaient dépassées ou non. En principe, compte tenu du temps écoulé, nous aurions pu risquer un plongeon. Nous devions être au-dessus de la plaine, mais rien n'était moins sûr. Il se pouvait que la brume collât au sol ; il se pouvait aussi que nous rencontrions, à la descente, une malheureuse colline de rien du tout, suffisante malgré tout pour nous faire sauter de l'autre côté de la barrière. Une chose nous était interdite : rebrousser chemin. Derrière nous, nous avions des montagnes, des rochers, des glaciers et des arêtes ; rejoindre le prochain terrain, Munich ou même Innsbruck, relevait de l'impossible. Nous n'avions pas assez d'essence dans nos réservoirs. Coûte que coûte, nous devions atterrir dans la plaine du Pô.

Une nouvelle fois, je jetai un coup d'œil circulaire ; les camarades suivaient. Normalement, à condition de tenir notre cap, nous survolerions Lavariano dans un quart d'heure. Qui sait, si, là-bas, nous n'allions pas trouver une percée ou un plafond plus haut ?

J'appuyai sur le bouton de mon émetteur :

— Tout le monde est là ?

— Manque personne !

J'appelai ensuite le contrôle de Lavariano ;

une fois, deux fois : rien, toujours rien. Les camarades écoutaient et je les sentais nerveux. Pour leur redonner confiance, je lançai :

— Du calme, messieurs, du calme. Nous descendrons dès que nous trouverons un trou.

Ils étaient rassurés, contrairement à moi.

— Pourquoi, nom d'un chien, ne répondent-ils pas ? Il y a cinq minutes que je les appelle sur leur longueur d'onde : pas le moindre grésillement dans les écouteurs. Les feignants dorment pendant que nous faisons les guignols à deux mille mètres en l'air, en plein brouillard.

Je renouvelai la tentative :

— Ici « jaune 2 »... ici « jaune 2 ». Répondez... Demande réponse. Me prépare à percer. Forcé d'atterrir sans visibilité. Forcé d'atterrir. Demande réponse immédiate.

Je hurlais dans le micro.

Le moment était venu de ne pas perdre la tête. Tourner en rond, chercher et ne rien trouver équivalait à courir au-devant d'une mort certaine.

— Du calme... du calme.

Je me parlais à moi-même, mais les camarades m'entendirent et serrèrent les rangs. L'aiguille du chronomètre, celle des minutes, dépassa la marque limite. Je repris le micro :

— Nous devrions être arrivés à Lavariano. Mettez-vous à la queue leu leu, distance 300 mètres.

Nous descendions. Les dix M. 109 vinrent raser la cime des nuages, aussi compacts et blancs qu'une écuelle de crème.

80 mètres de crasse nous séparaient du sol. La formation, décrivant un lent virage, se prépara à crever le coton. Par acquis de conscience, je comptai mes avions. Ils étaient au complet. Si nous étions vraiment au-dessus du terrain, d'en bas on ne pouvait faire autrement que d'entendre le bruit des moteurs et d'essayer d'établir avec nous le contact radio. Sans cesse, le microphone aux lèvres, je répétais :

—Ici « jaune 2 »... ici « jaune 2 ». J'appelle Lava... J'appelle Lava. Répondez... Répondez... Répondez « Victor » !

Rien, toujours rien !

Je marmonnais entre mes dents :

« Coûte que coûte, tu dois rester avec tes hommes, même si nous devons tous sauter en parachute. De toute façon, si les calculs sont justes, nous devons tourner au-dessus de Lavariano. »

— Ici « jaune 2 »... j'appelle Lava ! Répondez ! Répondez !

Une voix, soudain, celle de ma fiancée, résonna à mes oreilles :

« Reviens-moi intact, Peter... je t'attendrai ! »

Puis, dans mes écouteurs, je perçus un grésillement, puis des mots :

— Ici Lava... Ici Lava... Qui êtes-vous ?

— Ici « jaune 2 », avec dix appareils. N'avons aucune visibilité. Dans quinze minutes, les réservoirs seront à sec. Envoyez une fusée !

Je me sentis brusquement rassuré ; enfin, on venait de nous répondre !

Nous nous accrochions tous à l'émission qui venait de nous parvenir, perçant la brume, aux quelques mots que nous venions d'entendre. Je savais cependant que nous n'étions pas sauvés pour autant. Le brouillard était toujours là, aussi impénétrable. Nous nous savions à proximité du terrain, sûrs de retrouver des camarades, si par malheur nous devions sauter.

Une nouvelle fois, j'appelai :

— Demandons position exacte !

— Trois kilomètres à l'ouest de la piste.

Imbécile, j'avais visé trop court ! Changeant de cap, je me dirigeai plus à l'est. Le brouillard commençait à se lever et j'apercevais des ombres. Puis, brusquement, j'entrevis un clocher avec sa croix qui dépassait de la nappe de brume.

— Ça y est, les gars, nous avons un point de repère ! Là, à gauche, la croix au-dessus du clocher !

L'espoir nous revint. Quelques minutes plus tard, des fusées éclatèrent. Déjà la nuit approchait ; ma montre indiquait 17 heures 45.

De nouveau, le contrôle :

— Ici Lava... Direction le clocher, mettez le cap sur les fusées. Aucun obstacle à part l'église. « Jaune 2 », passez sur la fréquence « gonio ».

— Victor !

Je donnai mes ordres aux camarades pendant que de nouvelles fusées éclataient autour de nous.

— Suivez-moi ! Descendez lentement. Ne vous occupez pas du brouillard. Ouvrez les yeux, piquez vers le sol ; en passant au-dessus du clocher, branchez-vous sur la station « gonio ». Mettez le bouton sur la position 2. Si l'un ou l'autre ne voit pas les signaux sur son cadran, qu'il tienne son cap et attende de voir le sol. Compris ?

Une série de « Victor » me répondit.

Prenant le clocher sous mon plan gauche, je mis le cap à l'est. Arrivé à 80 mètres, je sortis mon train, réglai mes volets d'atterrissage et me laissai glisser dans la brume. J'étais en plein coton ; des ombres frôlaient mon pare-brise, des lambeaux de brouillard me faisaient signe au passage.

Je répétais machinalement :

« Pourvu... pourvu. »

Ou je me posais ou je cassais du bois. Le radioguidage fonctionnait ; l'aiguille se rapprochait peu à peu de la marque centrale. C'était signe que j'étais dans la bonne direction.

Le brouillard collait à l'habitacle ; il avait un visage, des doigts, des tentacules : une pieuvre. Un peu plus loin, on eût dit du duvet. Soudain, un trou par lequel j'aperçus des ombres, de l'herbe, des traînées. Le voile se referma.

Un véritable film : jeu d'ombres et de lumière qui défilaient sous mes yeux dans l'intervalle de quelques fractions de secondes. L'aiguille continuait à osciller et je réfléchissais :

« Peter, tout à l'heure, tu lui as dit de garder l'anneau de fiançailles au doigt. Elle t'a répondu qu'elle attendrait. Maintenant, le moment est venu. Finies les bêtises ! »

Par endroits, la brume était d'un noir d'encre. L'appareil descendait lentement et je devais me retenir pour ne pas fermer les yeux. Je me forçais au contraire à les tenir grands ouverts. Le sol approchait. Tout à coup, j'entrevis la piste, dix mètres plus bas, le contrôle, des silhouettes de Messerschmitt, la croix d'atterrissage, disposée obliquement par rapport à moi, et je tirai sur le manche. Je roulais...

Dans la radio, je lançai un cri de triomphe :

— Suis au sol ! Suivez-moi !

J'arrêtai mon moteur, sautai à terre et attendis.

« Vont-ils tous atterrir ? Pourvu qu'ils réussissent ! »

Je comptais : « un... deux... trois. »

Les appareils arrivaient, l'un derrière l'autre,

dans l'axe joignant le clocher à la tour de contrôle. Sans cesse, de nouvelles fusées rouges montaient, tirées par le chef de piste. « Cinq... six... sept... huit ! » Encore un. Le dernier tournait au-dessus de la nappe de brouillard, cherchant sa voie. J'entendais le ronronnement de son moteur.

— Qu'est-ce qu'il attend ? Pourquoi ne descend-il pas ?

Près de moi se tenait mon ancien mécano :

— Vite, une auto !

Je me ruai sur la baraque radio au bord du terrain.

— Que se passe-t-il ?

— Sa radio ne fonctionne pas !

— Pourvu qu'il ne lui arrive rien ! Il nous a pourtant vus descendre, nom d'un chien ! Il voit les fusées.

— Qui est-ce ? demanda l'adjudant radio.

— Caporal Mierz, muté dans le groupe, il y a trois semaines, à sa sortie de l'école de pilotage. C'est un bleu, il en est à sa première mission.

— Saloperie !

L'opérateur remit son casque, tourna ses boutons, appelant sans cesse l'appareil de Mierz. Pas de réponse. En courant, je me rendis sur le terrain. Mierz devait jouer le tout pour le tout. En tenant compte des fusées et de la di-

rection prise par ceux qui l'avaient précédé, il devait arriver.

Soudain, je vis l'avion, chancelant comme un ballon d'enfant, qui se présentait de biais.

Je poussai un cri :

— Il va se casser la gueule.

Une voix, derrière moi, retentit :

— Allons donc ! Les bleus sont increvables, tout le monde sait ça !

Je me retournai d'une pièce et aperçus le « vieux », mon chef de groupe :

— Commandant ! Section d'arrière-garde vient d'atterrir avec dix appareils !

— Ne me raconte pas d'histoires ! Tiens... regarde... celui-là l'a échappé belle ! Maintenant, ton rapport est exact ; cette fois-ci, l'effectif est au complet.

Je poussai un soupir de soulagement.

— Alors, vous n'avez rien laissé à Neubiberg ?

— Non, rien, commandant !

Je revis une femme blonde qui me faisait signe avec son foulard et repris :

— Moi qui croyais qu'il faisait beau !

— Plus ou moins. Le brouillard est tombé d'un seul coup. Maintenant, Henn, occupe-toi de tes bonshommes et conduis-les aux cantonnements.

J'allai retrouver les camarades ; le premier que j'aperçus fut Mierz :

- Pourquoi as-tu tant traîné ?

— Ma radio m'a lâché. D'un bout à l'autre du trajet, je n'ai pas entendu le moindre mot. Si bien que, quand je t'ai vu piquer dans le brouillard, je me suis demandé ce que tu faisais.

— Tu n'as donc pas vu les fusées ?

— Non.

— Mais où avais-tu les yeux ?

— Rivés sur l'appareil qui me précédait pour ne pas le perdre de vue. En le voyant foncer dans le brouillard, je n'ai pas osé le suivre.

Les autres, encore plus ou moins sous le coup de l'émotion, se mirent à rire.

— Bouclez-la, vous autres ! Et alors, qu'est-ce que tu as fait ?

Mierz balbutia :

— J'ai repéré l'endroit où celui qui me précédait avait disparu. Il y avait un trou dans le brouillard et je ne quittais pas des yeux mon indicateur.

Il se tut ; il avait dû avoir une frousse de tous les diables.

— Mon vieux, à l'avenir, tâche d'ouvrir tes quinquets. Le chef de groupe t'a vu atterrir et, moi-même, je n'aurais pas donné deux sous de ta carcasse.

— Bien, mon lieutenant !

Un peu plus tard, en passant l'inspection de l'appareil, je m'aperçus que Mierz avait tout simplement oublié de brancher sa phonie !

Alors que je me dirigeais vers le mess, Sigi accourut à ma rencontre :

— Te voilà, enfin ! Allez, viens boire un coup.

— Vous avez l'air de ne pas m'avoir attendu, tous autant que vous êtes.

— Il n'aurait plus manqué que cela ! Allons, viens, ouvre le bec !

Je bus un verre, puis demandai :

— Et mon lit, où est-il ?

Sigi m'indiqua ma chambre :

— Ici, tu vois, c'est mon pucier, et, là-bas, c'est le tien. Mais qu'est-ce que tu as ? Tu ris jaune, ma parole !

— Pendant que je me promène avec neuf bonshommes au-dessus de vos têtes vous vous rincez la dalle ! Avoue qu'il y a de quoi piquer une crise de rage. Bande de truands ! Quand je pense qu'en ce moment je pourrais manger les pissenlits par la racine !

Sigi, d'une voix pâteuse, déclara avec emphase :

— Et après ? Ecoute, mon vieux ! Si tu as des soucis, noie-les dans l'alcool. Et si tu n'en as pas, fais-en autant !

— Va-t'en de là et laisse-moi dormir !

— C'est ça, Monsieur se prélasse à Munich pendant qu'ici nous nous bagarrons et c'est lui qui rouspète ! Peter, pour une fois que nous avons du brouillard, nous avons sauté sur l'occasion, comprends-tu ?

— Non !

Je mis Sigi à la porte et tirai le verrou. Impossible de dormir.

Je ne voulais ni manger, ni voir personne ; je désirais être seul. En bas, au rez-de-chaussée, mes camarades hurlaient, chantaient, faisaient la fête.

« Drôle de monde, tout de même, que celui où nous vivons ! »

## VI

Depuis quelques jours, c'est le calme plat. Puis le temps se lève. Les Américains se sont emparés des grands aérodromes établis autour de Foggia et le débarquement de Salerne commence à porter des fruits. Pour le moment, ces messieurs se reposent ; ils aménagent les pistes, amènent de l'essence, des munitions, des bombes et de nouveaux avions et répartissent leurs quinze cents bombardiers et chasseurs sur les différents aérodromes. De notre côté, nous n'avons plus, en Italie, que cent cinquante chasseurs à leur opposer : quelques groupes sur le front du Volturno ; les autres, concentrés à la limite nord-est de la plaine du Pô, forment barrage. Dix contre un, c'est la même vieille rengaine ; dix Américains donnent la chasse à un Allemand.

Un jour arriva à Lavariano un message : « Formation ennemie au-dessus des Apennins.

Cap sur le nord. Objectif probable en Allemagne du Sud. »

Branle-bas de combat !

Les Messerschmitt vrombirent ; vingt-cinq se rassemblèrent au-dessus du terrain. Nous ignorions l'importance de la formation attaquante. Un deuxième groupe de chasse, basé sur un aérodrome à l'ouest d'Udine, vint se joindre à nous. Cinquante chasseurs allemands tenaient l'air : le ciel retentissait des échappements de leurs moteurs, et, exceptionnellement, nous nous sentions forts.

Le « vieux », dans la radio, proclamait :

— Aujourd'hui, nous sommes invincibles.

Nous filions à 6 000 mètres, vers le sud-ouest, en direction de Trévise-Padoue.

Nous étions sur des charbons ardents ; cinquante paires d'yeux fouillaient l'horizon à la recherche de l'ennemi. Soudain, un cri :

— En dessous, sur la gauche, un paquet... cinquante Liberator !

Une autre voix lançait, sur un ton joyeux :

— Cette fois, sans couverture de chasse !

Un troisième exprimait son scepticisme :

— Pas possible !

Sous nos plans, les Liberator avançaient, fonçant sur leur objectif, cap au nord, museau en avant.

La voix du « vieux » dans la radio :

— Du sport en perspective ! Pour une fois,

les chances sont à égalité : cinquante, cinquante. En avant, les enfants !

Je pensais :

« Ils doivent expérimenter une nouvelle tactique ou ils ont une idée derrière la tête. Pourquoi, contrairement à leur habitude, sont-ils aussi peu nombreux ? Nous sommes à égalité de force, eux et nous. C'est exceptionnel ! »

— A l'attaque !

Les escadrilles piquèrent. A deux mille mètres, les Messerschmitt débouchèrent ensemble au-dessus des quadrimoteurs, lâchant leurs salves en se redressant. Nous tirions comme des fous, le doigt crispé sur la détente, sans réfléchir ; sans cesse, nous revenions à l'assaut, accrochés aux bombardiers comme des sangsues. Nous visions de sang-froid, sans pitié, crachant le feu de tous nos tubes.

Les premiers Liberator accusèrent le coup : panaches de fumée noire, tôles tourbillonnant en l'air, éclatements, explosions, langues rouges léchant les fuselages. Finalement, ils explosèrent. Un Messerschmitt s'abattit en vrille. Personne n'y prêta attention. Les chasseurs restaient groupés comme pour la parade, attaquant sans cesse, aile dans aile fonçant aveuglément. Ils se cabraient, tombaient, se rattrapaient, se collaient dans la queue des quadrimoteurs, réglaient leur compte aux mitrailleurs. Le doigt sur la détente, nous suivions des

yeux les balles traçantes qui semaient la mort parmi la formation de bombardiers. Un Liberator brûle mieux qu'une forteresse : sur trois projectiles qui quittaient nos canons, le troisième était un obus au phosphore, donc un incendiaire. De nos mitrailleuses s'échappaient des traînées blanches et les salves faisaient mouche dans le groupement ennemi.

Dans la radio, le « vieux » nous poussait à l'action :

— Allez-y... encore... Remettez ça ! Il ne faut pas qu'un seul bombardier rejoigne son terrain !

A ce moment, se produisit l'invraisemblable : les Liberator rompirent soudain la formation et s'éparpillèrent. Jamais encore le fait ne s'était produit : les quadrimoteurs fuyaient soit par petits groupes, soit isolément ; ils tentaient de gagner le large et de se soustraire aux rafales.

L'hallali commença ! Les chasseurs s'égaillèrent, chacun choisissant son objectif, collant à leurs adversaires, ne leur laissant pas une seconde de répit. Rares étaient les bombardiers dont les tôles n'étaient pas déchiquetées. Les Américains descendirent, s'efforçant de gagner un banc de nuages qui s'étendait au sud-est, au-dessus de la plaine du Pô. Les Messerschmitt s'acharnaient, caracolant autour d'eux, perpé-

tuellement aux aguets, se ruant à la curée, sans trêve ni repos.

Dans la radio, les interjections se croisaient :

« Bon Dieu ! je suis à court de munitions ! Un royaume pour une bande de mitrailleuse. Y a-t-il des amateurs ? »

Des parachutes se balançaient, telles de grosses cloches blanches. Ennemi, ami ? Personne ne le savait.

Une nouvelle voix résonnait dans les écouteurs :

— Ceux-là au moins sont des veinards ! Pour eux, la guerre est finie.

Une autre :

— Pas un n'en réchappera, c'est moi qui vous le dis !

Nous poursuivions les bombardiers en rase-mottes, nous les chassions par paires, sans même qu'ils ripostent. Dans les tourelles, les mitrailleurs américains avaient sans doute été fauchés, à moins qu'ils n'eussent pris les devants en sautant en parachute. Enfin, le dernier Liberator disparut dans le banc de nuages. Momentanément, les rescapés se sentaient en sûreté, mais il était douteux qu'ils pussent rallier Foggia avec leurs moteurs endommagés.

Les chasseurs se regroupèrent, battirent des ailes au-dessus de leur terrain, en signe de victoire, et atterrirent. Les pilotes se précipitèrent sur les transats du mess.

— Quel carrousel !

En descendant de mon avion, je vis mon mécano qui se dirigeait vers moi :

— Mon lieutenant, avez-vous vu votre « jaune 2 » ? Une véritable passoire : bouts d'ailes transpercés, des trous partout, d'un bout à l'autre du fuselage.

— Pas possible ?

— Tenez, regardez ! Un obus entré par devant, un autre par la queue. Et votre empennage ? Perforé à deux ou trois endroits !

— Bon sang ! je l'ai échappé belle. Un peu plus et j'y passais ! D'où vient cette tache d'huile ? Le moteur est pourtant intact !

— C'est de l'huile américaine : elle n'a pas la même viscosité que la nôtre, ça se voit du premier coup. Vous avez dû voler derrière le pot d'échappement d'un Liberator. Sous le ventre de votre avion, c'est également tout noir. Ça a dû chauffer !

Le mécano prit un chiffon, le trempa dans un récipient plein d'essence et entreprit de nettoyer mon M. 109.

Nous enlevions nos casques, desserrions nos courroies, nous débarrassant de nos gilets flottants — objets indispensables qui nous accompagnaient lors de chaque mission — avant de nous essuyer le visage du plat de la main et de nous regarder :

— Suffit pour aujourd'hui ! Nous sommes tranquilles jusqu'à ce soir.

Sigi, tirant sur sa cigarette, fit remarquer, d'un ton docte :

— Ce qu'il nous faudrait, ce seraient plusieurs milliers d'avions de chasse. Quelle frottée nous leur passerions !

Je grondai :

— Tu n'oublies qu'une chose : nous ne les avons pas !

Le lendemain, le ciel était complètement dégagé. Mauvais présage !

Vers dix heures et demie, les pilotes se trouvaient rassemblés au poste de commandement. Des télégrammes s'amoncelaient sur le bureau du chef de base. On nous expliqua la situation :

— Au-dessus de Foggia, le ciel est de nouveau plein de « camions ». Un véritable défilé ! On se croirait à la fête : ils décollent l'un après l'autre.

On nous donna les positions, l'altitude, le nombre approximatif des assaillants, tout cela porté sur le plan quadrillé.

Nous nous grattions la tête.

Le « vieux » demanda :

— Combien avons-nous d'avions en état de prendre l'air ?

— Vingt !

— C'est amplement suffisant. L'autre groupe

dispose sans doute d'un nombre égal, ce qui fait au total quarante Messerschmitt.

Sigi ne put se retenir de faire remarquer :

— Ils n'ont qu'à bien se tenir !

L'officier de renseignements lui jeta un regard en coin, puis déclara :

— Toutes les formations de bombardiers disposent d'une forte couverture de chasse.

J'intervins :

— Ils doivent commencer à se méfier !

— Donc, poursuivit l'officier de renseignements, cinq cents « camions » et deux cents « trottinettes » font route vers le nord, dans le secteur aérien « César », à cinq mille mètres d'altitude. Ils n'ont pas encore achevé leur regroupement. Pour le moment, nous ignorons leur objectif et attendons de plus amples informations...

Une jolie collection ! C'est la revanche pour hier ! Cinq cents bombardiers et deux cents chasseurs ! Nous-mêmes disposons de quarante avions de chasse dans la plaine du Pô !

Dans l'attente de l'ordre d'envol, nous jouions aux cartes, nous jetant des plaisanteries à la figure, cherchant mutuellement à nous insuffler du courage. Nous cherchions à oublier cette désagréable sensation dans la région de l'estomac, que nous éprouvions depuis que nous savions à quoi nous en tenir.

C'était le calme avant la tempête et nous en profitions.

D'ici que les Américains se fussent groupés, nous avions le temps de réfléchir. Deux heures environ nous séparaient du décollage.

Nous montions dans nos carlingues, nous en sortions, marchions de long en large, fumions des cigarettes, les rejetions, nous nous allongions dans nos transats, pour nous relever trois minutes après, nerveux et surexcités. Une pensée nous obnubilait :

« Sept cents contre quarante. Une proportion catastrophique ! Sacrifice inutile... c'est de la folie. »

Nous ne le disions pas, mais nous le pensions.

Pour me calmer, j'allai bavarder avec mon mécano :

— Tu as rebouché les trous d'hier ? Le moteur tourne-t-il rond ? Tire-t-il également sur ses deux magnétos ? La radio est-elle accordée ?

Toujours la même réponse : « Oui, oui, oui, mon lieutenant. »

Au fond de moi-même, j'espérais presque qu'au dernier moment, quelque chose clochât, mais, aussitôt, j'eus honte et je me raisonnai :

« Les autres aussi vont au casse-pipes. Le fait qu'un avion soit indisponible donnerait à penser que son pilote est un lâche. Ce serait indigne de toi. Même si le moulin ne tourne pas

rond, tant pis, tu monteras dedans ! Il le faut, ne serait-ce que pour éviter de rebrousser chemin et d'être obligé de déclarer à ton mécano : « Mon moteur cafouille, va donc voir ce qui ne va pas. »

Tout pilote est passé par là. L'important c'est de faire son métier d'homme et de voir les choses en face, malgré tout.

Le fantassin, dans sa tranchée, sait, lui aussi, que les autres attaqueront en nombre. Mais il ignore, à l'avance, quel est le rapport des forces entre assaillant et défenseur. Il sursaute seulement quand il voit les vagues de chars se succéder, mais il se reprend vite. En général, dans des situations semblables, l'instinct l'emporte sur la logique et le raisonnement. On n'a pas le temps de réfléchir.

Par contre, nous les chasseurs, allongés dans nos transats devant le mess, nous avons largement le temps de peser le pour et le contre. Quelle épreuve pour les nerfs ! Les bonnes résolutions s'effritent ; on doit lutter contre soi-même avant d'engager le combat contre l'adversaire. Je ne connais rien de pire que ces heures qui précèdent celle de la décision, ce répit avant l'envol.

Le haut-parleur braille :

— Alerte renforcée, trois minutes !

Nous attendons, près de nos appareils ; trois minutes plus tard, nous devons être en l'air

au-dessus du terrain. Les nerfs sont tendus à se rompre.

— Alerte immédiate !

Je monte dans la carlingue ; le mécano grimpe sur l'aile et m'aide à boucler mes courroies. Maintenant, à tout moment, une fusée peut s'élever, signal du décollage. Un dernier coup d'œil sur les commandes, le temps d'ajuster le masque, de contrôler la souplesse du gouvernail de profondeur, le fonctionnement des soupapes des bouteilles d'oxygène et... d'attendre.

J'ai connu des alertes immédiates qui duraient des heures. Il suffit pour cela que la formation ennemie bifurque, qu'elle sorte du rayon d'action des Messerschmitt 109, ou, tout simplement, qu'elle change d'objectif. C'est rarement le cas.

Aujourd'hui, je ne pense à rien et regarde fixement mon tableau de bord.

« Peng... ! » La fusée file au-dessus de la tour de contrôle. Je mets les gaz, roule, décolle et rejoins les camarades avant de mettre le cap sur l'ennemi. L'autre groupe rallie et la formation fonce...

Les Américains sont là ; je les vois avancer, gigantesque carré volant, massif et compact. Au-dessus, au-dessous, devant, derrière, sur les côtés, des essaims de chasseurs tourbillonnent. Partout les Lightning veillent au grain. Approcher de la formation de bombardiers relève de

l'impossible. Soudain, les chasseurs ennemis aperçoivent les Messerschmitt : la chasse à courre commence.

Notre formation s'éparpille dans tous les azimuts, comme les Liberator de la veille. Les Lightning dispersent, nous forcent à descendre, nous pourchassent, nous encadrent. Nous en avons dans le dos, devant, derrière, partout ; ils nous tournent et nous retournent sur le gril, forts de leur supériorité.

Je jette un regard en arrière et me rends compte de l'imminence du danger ; une sueur froide me coule le long du dos quand je m'aperçois que je suis seul, à 6 000 mètres d'altitude, poursuivi par un essaim de Lightning qui foncent sur moi. J'ai le temps de les compter :

Un... deux... quatre en tout. C'est encore de la veine ! J'aurais pu en avoir le double à mes trousses !

Le cirque commence ! Manche au ventre ! Des traînées de condensation se forment à l'extrémité des bouts d'ailes, d'autres à l'extrémité du pot d'échappement. La manette des gaz poussée à fond, je force mon moteur qui hurle à plein régime. Des mots bourdonnent aux oreilles, toujours les mêmes :

« Il s'agit de sauver ta peau... il s'agit de sauver ta peau ! »

Les autres arrivent, se dispersent, tournent autour de mon appareil, se placent dans ma

queue, me cernent. J'en ai un à gauche, derrière, un autre à droite, le troisième au-dessus, le quatrième sous le ventre de mon Messerschmitt.

« Bien joué, messieurs ! Je suis fait comme un rat ; pas moyen de m'en tirer, même en virant sec. Il y en aura toujours un qui me coupera la route. »

Pourtant, j'ai encore une chance : leur fausser compagnie, en fonçant en avant. Le tout est d'être le plus rapide : or je sais que ce n'est pas moi.

Les Lightning se rapprochent insensiblement, par saccades. Pour le moment, aucun ne tire ; ils attendent d'être à bonne portée, d'avoir réduit les distances pour être sûrs de ne pas me rater.

C'est curieux comme on est lucide dans de semblables situations ! Du calme avant tout ! La moindre fausse manœuvre, j'irais m'écraser dans l'herbe.

Ils dansent autour de moi, ondulant comme des poissons remontant un torrent de montagne. Je suis environné de « double-queue ». La première salve est tirée ; elle passe à gauche de ma carlingue et frôle le bout de l'aile. Pour échapper à la seconde, je dégage sur la droite.

Pourquoi le Lightning de droite ne tire-t-il pas ? Erreur ! Des balles traçantes crépitent. Trop tard ! Nouveau dégagement brusque qui,

à ma grande surprise, modifie l'ordre d'attaque de mes poursuivants. Ils se suivent à la file indienne.

Maintenant, le seul qui puisse encore me tirer dessus est le premier, le plus proche aussi. Je m'étais réjoui trop tôt. Les autres ont percé à jour mes intentions et reprennent leur place. La prochaine salve passe à droite de la carlingue.

Cette fois, rien à faire : ils me tiennent. Les deux moteurs leur assurent cinquante kilomètres de plus à l'heure et ils en profitent. Ils me gagnent lentement de vitesse, s'approchant à cinq cents mètres. De même qu'hier je collais aux Liberator, aujourd'hui, les Lightning me harcèlent.

Un coup d'œil sur l'altimètre : 4 000 mètres. Il y a longtemps que je ne sais plus quel est mon cap exact, bien que l'aiguille du compas soit sur le nord.

L'essentiel, c'est de rompre le combat d'une façon ou d'une autre, de piquer et de disparaître au ras du sol. En piqué, j'ai sur eux un léger avantage : leur double queue les freine dans les virages. C'est le seul moyen que j'aie de les semer.

D'un brusque mouvement, j'appuie sur le manche ; de toutes mes forces je m'y cramponne. L'avion s'incline, le nez vers le bas. Le sang me bat aux oreilles, le sable qui s'est accumulé

dans la carlingue est projeté contre mon visage et tambourine sur mes lunettes. Mon Messerschmitt tombe comme une pierre.

Je lis sur le badin : 500... 550... 600... 650... 680... 700. En dessous, j'aperçois un village, une église dont je prends le clocher dans mon collimateur. Soudain, un éclair me traverse l'esprit : une idée que je mets immédiatement en pratique. Un coup de pied sur le palonnier, vers la gauche. Bien qu'il soit presque à la verticale, l'appareil pivote sur son axe et amorce un tonneau. Le Messerschmitt s'incline à 80 degrés et je me mets sur le dos, tirant sur le manche. Mes poursuivants qui m'avaient emboîté le pas suivant le même angle de chute se précipitent maintenant sous le ventre de l'avion ; mon tonneau les a déroutés. En tombant, mon Messerschmitt oblique de 180 degrés et file maintenant en direction du sud. Cette manœuvre brutale à laquelle je venais de consacrer toute mon attention et mes forces avait produit son effet ; ma vie en dépendait. L'espace d'une seconde, je traverse leur ligne de mire ; ils n'ont pas le temps de viser. Leurs rafales passent loin au-dessus de moi, pendant que la distance entre les Lightning et mon M. 109 s'accroît. Ils volent maintenant à mille mètres derrière. J'ai eu chaud, mais je les ai semés !

Malheureusement, ma satisfaction est de courte durée. J'en vois deux maintenant, mais je

suis incapable de découvrir les deux autres. Ceux-ci m'ont rejoint et reprennent la poursuite. Pour la première fois depuis le début du combat, je contrôle mon cap : nord-est.

Maintenant, coûte que coûte, il faut rentrer. Pas question cependant de les attirer derrière moi ; ils doivent faire demi-tour. A la prochaine prairie que je rencontrerai, je me poserai.

Rasant le sol, je file plein gaz, deux « double-queue » à mes trousses, à hauteur des clochers et des toits : insensiblement les deux cow-boys se rapprochent.

Il n'est plus question de piquer, ni même de leur échapper en grimpant : leur vitesse ascensionnelle est supérieure à la mienne. Rase-mottes, encore et encore, jusqu'à la dernière goutte d'essence ! La chasse recommence ; je les vois, l'un à gauche, l'autre à droite, dans mon sillage, attendant l'occasion propice pour m'assaisonner. Si seulement ma vitesse n'était pas inférieure à la leur de cinquante malheureux kilomètres !

C'est justement là qu'est le hic. Je pourrais au moins veiller à maintenir la distance et, dans ces conditions, le fait que deux ou vingt Lightning me donnent la chasse me serait indifférent. Or, de seconde en seconde, l'intervalle diminuait. Mon moteur commençait à chauffer, car, afin de gagner un supplément de vitesse, j'avais fermé les volets du radiateur. Profitant

d'un virage, je jetai un coup d'œil vers l'arrière. Mes adversaires continuaient à voler tranquillement, droit devant eux, économisant leurs moteurs. Malgré tout, ils gagnaient sur moi.

Le sentiment de mon infériorité me prenait à la gorge et j'étais prêt à abandonner la lutte.

« Tiens ton cap, Henn, et attend qu'une salve vienne te régler définitivement ton compte ! Tu as joué ta partie, tu as perdu. Jamais plus tu n'arriveras à les semer... »

Deux... trois sifflements.... Un bruit de tôle froissée... les premières balles arrivaient au but. Ma position était celle du nageur qui cherche à se noyer. De même que celui-ci, instinctivement, se met à nager, je recommençai à actionner mon manche, tournant, virevoltant au-dessus des toits et des champs, rasant les bosquets et la cime des arbres. Derrière moi, les rafales balayaient le sol. Mon avion dansait comme un ludion, sautant les haies, virant à angle droit pour repartir à ras de terre. Un virage à gauche, un autre à droite, un circuit autour d'un clocher... la chasse continuait et j'étais le gibier. Pleins gaz...

Rien à faire. A quatre cents mètres, les Lightning me talonnent, tirant sans discontinuer. Les balles crépitent sur mon fuselage et sur mes plans.

« Mon Dieu, faites que ça finisse ! »

Les « double-queue » se gênaient mutuelle-

ment et ils devaient veiller à ne pas s'emboutir. Le crépitement continuait : « Clac... clac ! » J'étais encore en vie dans ma carlingue ; jusqu'ici aucune balle ne m'avait atteint. Je pensais : « Celle que tu n'entends pas sera la dernière ! »

A l'altitude à laquelle je volais — 30 à 50 mètres — il n'était pas question de sauter en parachute. Je fonçais : mes mains, mes pieds étaient perpétuellement en mouvement, actionnant le manche ou le palonnier.

Au bout d'un certain temps, je me retournai une nouvelle fois. J'aperçus un seul Lightning ; le second avait disparu, de même que les deux autres.

Ils avaient dû se mettre d'accord entre eux pour la curée. Je poussai un soupir de soulagement ; maintenant, nous allions combattre, homme contre homme, avion contre avion.

L'animal pilote comme pas un. Si j'ai la chance avec moi, une toute petite chance, qui sait si je ne parviendrai pas à l'envoyer au tapis ? Mes magasins sont pleins, je n'ai pas encore tiré alors que lui est à bout de bande. Il doit être fou de rage et, dans quelques secondes, il va de nouveau appuyer sur sa détente.

Je cabrai l'appareil et virai sec. L'autre me suivait comme mon ombre, collant à mon empennage. Chaque fois que je virais, le Lightning prenait le tournant à la corde et me cou-

pait la route. Je serrais les dents, bien résolu à défendre chèrement ma peau. Mon intention était de le surprendre par un virage brusque qui m'aurait permis de me mettre dans sa queue et de le descendre. J'avais beau faire appel à toutes les ressources de mon appareil, c'était peine perdue.

J'étais couvert de sueur et des crampes me tordaient bras et jambes. La tête me faisait mal, tout mon corps était en mouvement, mais je tentais de me raisonner.

« L'autre a entre les mains le même manche que toi. C'est toi qui mène la danse ; il est bien obligé de te suivre, qu'il le veuille ou non. Lui aussi appuie sur son palonnier à en faire craquer son gouvernail. »

Virage à gauche, virage à droite, si secs que l'avion décroche presque ; peu importe, l'essentiel est de se remuer !

Il me semblait entendre mon adversaire murmurer : « Je t'aurai, coûte que coûte. » Je voyais ses rafales m'envelopper comme un lasso, les gerbes rouges crachées par ses mitrailleuses qui sifflaient à mes oreilles, et puis, en dessous, le sol, des arbres, des maisons, des clochers.

« Mon Dieu, faites que ça finisse ! »

L'autre n'était plus qu'à cent cinquante mètres dans mon dos. Un instant, alors que je le croisais, je crus apercevoir le visage de mon

adversaire, tache blanche derrière les vitres de son habitacle. Il tirait de toutes ses armes. A peine se voyait-il en position favorable qu'il appuyait sur son bouton ; les traînées des traçantes filaient sous le nez de mon appareil. Soudain, la contrée que je survolais me parut familière. Au lieu des bosquets, des maisons et des haies, j'apercevais un vaste terrain dégagé. Une nouvelle salve crépita. Penché sur mon pare-brise, j'entrevis dans un éclair un aérodrome ; à l'autre extrémité, une batterie de flak tirait.

« Bon sang, voilà qu'ils tirent sur moi ! »

Non ! les obus éclataient derrière mon dos.

Par bonheur, ils étaient destinés à mon adversaire. Me retournant sur mon siège, je vis le Lightning virer et grimper en chandelle. La flak le poursuivait. L'Américain amorça un virage à gauche, descendit en piqué et disparut. Je filai en direction de la batterie de flak pour me mettre sous sa protection, cherchant partout une trace de mon poursuivant. Il s'était volatilisé. Ainsi, j'étais rentré en aveugle sur mon propre aérodrome, totalement à mon insu, les tours et les détours que j'avais faits m'ayant complètement désorienté. Je pouvais atterrir tranquillement, sûr dêtre couvert par la flak. J'étais sauvé, une fois de plus, mais bien plus que le raisonnement, le hasard avait joué un rôle dans ma délivrance.

J'atterris, roulai au sol, coupai mon moteur et ouvris le cockpit, mais je me sentais incapable de me décoller de mon siège. Mes jambes flageolaient, mon cœur battait la chamade; mes mains restaient crispées, la droite sur le manche, la gauche sur la manette des gaz. L'hélice était immobile et mon moteur dégageait une chaleur infernale.

Mon mécano arriva en courant :

— Mon lieutenant, on peut dire que vous l'avez vu par le petit trou de la serrure !

Il m'aida à déboucler mes courroies ; j'étais trempé comme une éponge et parvins à me lever. Mes premières paroles furent pour demander une cigarette.

Me traînant jusqu'au mess, je me laissai choir comme une masse dans un transat. Mon mécano s'affairait déjà autour du Messerschmitt Je restai longtemps silencieux, puis, me frottant les yeux, je demandai :

— Mais où sont donc les autres ?

Pas de réponse. Mes camarades m'entouraient, muets comme des carpes ; certains hochaient la tête. De retour près de moi, mon mécano me demanda des détails :

— Que s'est-il passé, mon lieutenant ? Racontez-nous ça !

De la main, je l'invitai à se taire et enfouis mon visage dans mes mains.

L'un après l'autre, les autres pilotes commen-

çaient à arriver, leurs appareils criblés de balles ; ils atterrissaient, s'étendaient sur des chaises longues et s'enfermaient dans un mutisme obstiné.

Certains ne revinrent pas.

Notre chef de groupe se tenait assis, les jambes écartées, les mains sur les cuisses. Au bout d'un moment, j'allai le rejoindre. Le commandant regardait fixement devant lui, les cheveux collés par la sueur, l'air hagard. Il ne m'aperçut même pas et je passai mon chemin.

La partie du fuselage de mon Messerschmitt, située derrière le siège, était une véritable passoire. Walter, le chef de la quatrième escadrille, me montra sur son appareil un trou béant, de la grosseur d'une tête d'homme, à hauteur de la plaque de blindage du poste de pilotage. L'obus avait traversé le fuselage de part en part. Celui du chef de groupe était transpercé comme une écumoire : plans perforés par une volée de balles, un trou d'obus dans la cabine. Le projectile avait dû lui effleurer la moustache. Gunther, chef de la cinquième escadrille, à plat ventre sous son zinc, comptait consciencieusement les trous dans son radiateur. Par bonheur, il avait réussi à atterrir avant qu'il ne fût trop tard. Tous les avions, à part un ou deux, devaient être revisés, de fond en comble.

## VII

Ce soir-là, nous étions au mess. Dîner froid pour journée chaude. Le cuisinier du groupe avait vraiment l'esprit d'à-propos. La conversation languissait. Sur douze officiers, sept manquaient à l'appel et un tiers des sous-officiers n'était pas revenu. Certaines chaises restaient vides, de même que les assiettes, sur la nappe. A côté, les serviettes roulées attendaient le retour de leurs propriétaires ; leur nom était gravé sur les ronds. Ces chaises vides constituaient un avertissement, une menace. Peut-être l'un ou l'autre rentrerait-il ? Peut-être telle ou telle chaise sera-t-elle de nouveau occupée ? Qui sait s'ils n'ont pas été contraints d'atterrir ?

De même que mes camarades, je mangeais du bout des lèvres. Nous étions terrassés par la fatigue. Les chaises, les assiettes vides nous irritaient et une ordonnance les remporta à la

cuisine. Dans le silence, la voix du chef de groupe retentit, une voix rauque et solennelle :

— Savez-vous où est Herbert ? Quelqu'un de vous l'a-t-il vu ?

Personne ne pipa mot. Le « vieux » reprit :

— Notre formation s'est éparpillée dans tous les azimuts quand les autres nous ont foncé dessus. Pourquoi n'êtes-vous pas restés groupés ? Un certain moment, j'avais une douzaine de double-queue aux fesses. Je me suis retourné ; j'étais seul, pas un Messerschmitt ! Qu'est-ce que vous foutiez, je vous le demande ?

Walter objecta timidement :

— J'ai plus de trente obus dans mon coucou.

— Et alors ? Crois-tu que ce soit une raison suffisante, le mien ressemble à un morceau de gruyère ! Dans ces cas-là, on reste groupés, et on se fait descendre ensemble, s'il n'y a pas moyen de faire autrement. Jamais on ne fout le camp comme des lapins ! Ouvrez vos yeux, bande d'imbéciles ! Sept camarades manquent, sept qui ne reviendront pas. Pourquoi ? Pour quelle raison leurs chaises sont-elles vides ? Tout simplement parce que vous n'avez pas été capables de maintenir la cohésion. Vous avez filé dans toutes les directions comme des macaques dans la forêt quand un éléphant lâche un pet. Résultat : personne n'était couvert par le feu du voisin. Les Lightning n'avaient plus qu'à se disperser pour nous donner la chasse.

— A dix contre un ! murmurai-je.

— A votre avis, quelle est la meilleure solution : dix contre un ou deux cents contre quarante chasseurs groupés ?

— Ça se vaut, déclara Sigi.

— Crétin, justement pas ! Si nous étions restés groupés, les autres auraient pu attaquer à deux mille s'ils l'avaient voulu. Nous nous serions protégés mutuellement. L'union fait la force, vous connaissez le proverbe !

Je fis remarquer :

— En tout cas, ces gars-là savent tenir un manche à balai ! Si la flak ne m'avait pas débarrassé du cow-boy qui me collait au derrière, ma chaise serait vide en ce moment.

Le repas terminé, le « vieux » se leva et alla s'installer à une petite table dans un coin de la salle à manger. Il se taisait.

L'un après l'autre, nous vînmes le rejoindre.

C'est alors qu'arriva l'officier des détails. Il salua, s'assit devant son assiette et commença à manger.

Le commandant l'interpella :

— Combien d'appareils disponibles pour demain ?

L'officier avala la bouchée qu'il avait dans la bouche et répondit d'une voix indifférente :

— Aucun... sans doute. Ils sont tous endommagés, il faudra changer les moteurs. Dans le tas, il y en a même qui sont définitivement hors

service. Le vôtre, entre autres, mon commandant.

— Joli travail ! Nous n'avons plus qu'à continuer comme ça et la victoire est à nous...

Tous nous nous taisions et baissions la tête. Finalement, Walter tira de sa poche de pantalon un morceau d'étoffe :

— Tenez, regardez à quoi ressemble ma casquette. Avant le décollage, je l'avais mise dans le coffre, derrière mon siège.

La visière était transpercée ; la jugulaire pendait et la casquette n'était plus qu'un chiffon.

— Ma mère m'en avait fait cadeau. Maintenant, ma casquette est fichue. Avec la meilleure volonté du monde, je ne peux plus m'en servir.

Un éclat de rire s'éleva, un rire forcé, contraint.

Le « vieux » appela l'ordonnance :

— Enlevez les chaises vides ! Ce soir, elles sont inutiles !

Demain, le seront-elles encore ? Où sont restés les camarades ?

L'ordonnance revint quelques minutes plus tard :

— Mon commandant, on vous demande au téléphone !

Une lueur d'espoir brilla dans les yeux de chacun. Le « vieux » se leva, disparut et rentra, peu après dans la salle :

— Herbert a sauté en parachute. Il sera là demain !

Il avait parlé d'une voix sourde, mais cette nouvelle contribuait néanmoins à nous rassurer. Le chef de la sixième escadrille était en vie. Six autres pilotes manquaient encore.

Les minutes passaient. Sur la table se trouvait une bouteille de vin, mais personne n'avait envie d'y toucher ; calés dans nos fauteuils, nous gardions le silence. Ce mutisme était oppressant et nous devinions la nature de nos préoccupations réciproques. On les lisait sur nos visages, sur nos traits tirés, sur nos gestes, chaque fois que l'un d'entre nous passait sa main sur son front moite ou qu'il appuyait sa tête dans ses paumes.

Moi-même, je pensais :

« Aujourd'hui, six ! Et demain ? Quand la courbe des probabilités qui forme la frontière entre la vie et la mort, t'atteindra-t-elle ? Quand ta chaise sera-t-elle vide ? Quand ton heure va-t-elle sonner ? De toute manière, le moment approche. La moitié de l'effectif manque déjà. Untel, untel ont disparu. Henn, à quand ton tour ? »

Le film de la poursuite se déroulait de nouveau devant mes yeux ; j'avais beau écarter cette vision, je revoyais les ventres argentés des Lightning, les étoiles à cinq branches peintes sur les ailes, des canons crachant le feu, des

éclairs, le martèlement des balles sur les tôles. Je redressai la tête, rouvris les yeux pour reprendre contact avec la réalité. Je jetai un regard circulaire et comptai : « Un..., deux..., trois..., quatre..., cinq..., le « vieux », Walter Gunther, Sigi et toi ! » Cinq officiers ; le sixième, Herbert, était en route. L'ordonnance, marchant à pas feutrés, débarrassait les tables ; la salle était pleine de fumée de tabac : nous fumions nerveusement pour oublier.

Je poursuivais ma méditation morose :

« Le groupe compte encore six officiers pilotes et une douzaine de sous-officiers, caporaux, etc., mais plus d'avions. Le « vieux » ne cesse de répéter : « Dans mon unité, les officiers volent les premiers ; c'est eux qui touchent la solde la plus élevée, et, quitte à commander, autant qu'ils montrent l'exemple. » Notre commandant est, lui-même, sorti du rang ; ancien sous-officier mécanicien, il connaît à fond le métier et son raisonnement est juste. Cependant, demain, il nous faut des appareils et nous n'en avons pas.

Je me demandais si je devais déjà aller me coucher, mais j'attendis, remettant à plus tard. Je pensais :

« Herbert a donné signe de vie. Qui sait si, ce soir encore, le téléphone ne va pas sonner ? »

Minuit arriva sans que rien se produisît. La sonnerie restait muette.

En fin de soirée, le commandant lança :

— Demain, les enfants, vous avez campo ! Les autres peuvent venir si ça leur chante, nous ne décollerons pas. Nous sommes en vacances !

Sigi éleva la voix :

— Le mieux serait de passer la journée à nous saouler la gueule à en rouler sous la table.

Personne ne réagit. Nous continuions à tirer sur nos pipes et nos cigarettes, à tel point que la fumée nous piquait les yeux et que nos paupières s'enflammaient. Walter, tout à coup, explosa :

— Que quelqu'un aille, au moins, ouvrir la fenêtre. Sinon, nous allons tous pleurer comme des fontaines, si ça continue !

« Je sais, Walter, je sais. Hajo était ton meilleur ami, un ancien camarade d'école. S'il a vraiment disparu, je comprends que tu veuilles ouvrir la fenêtre. »

Walter n'attendit même pas que la croisée fût ouverte, il écrasa son mégot dans le cendrier, se leva d'un bond et se rua dehors.

Suivant son exemple, je sortis sur la terrasse du petit château qui nous servait de cantonnement. L'air était frais et le parc noir et désolé. Pas une lueur, pas une étoile. La maison se découpait en sombre sur le rideau des arbres ; seul un étroit rayon de lumière filtrait

par le rideau de camouflage, tiré devant la fenêtre ouverte de la salle à manger. Je respirai profondément.

« Henn, va te coucher ! Peut-être parviendras-tu malgré tout à t'endormir. Tu vis ! Pour la troisième fois, la mort t'a fait grâce. Profites-en ! »

Je montai dans ma chambre et me jetai sur mon lit. La fatigue tomba sur moi comme le brouillard : une fois de plus les mêmes images recommencèrent à défiler : ailes de Lightning, rafales brûlantes et puis la casquette déchiquetée de Walter, réduite à l'état de chiffon.

Je me tournais, sur ma couche, cherchant à fuir le cauchemar. Il collait à moi comme une sangsue. Le silence nocturne, le tic-tac du réveil qui scandait le temps sur ma table, le découpant en minutes et en secondes, me rendaient fou. Je voulus me lever, mais la fatigue m'en empêcha. J'avais beau dresser l'oreille, comptant les secondes martelées par le réveil, le compte était toujours le même : six, rien que six.

Le lendemain, Herbert et Fritz arrivèrent à la base : le premier avait le bras en écharpe, le deuxième la tête bandée. Des autres, aucune nouvelle. Une dernière fois, leurs cinq noms figurèrent sur une feuille de perte ; dans la marge l'officier des détails avait porté en face

de chaque nom, le numéro des appareils qu'ils pilotaient.

Les jours se succédaient, les missions aussi ; de temps en temps, une nouvelle chaise restait vide dans le mess. D'autres vinrent assurer la relève, des jeunes gens tous frais émoulus des écoles de chasse. Au début, ils écoutaient bouche bée, les explications que nous leur donnions, puis ils volaient avec nous et, une fois les premières missions accomplies, ils étaient admis dans la communauté.

La guerre continuait. Les anciens, de moins en moins nombreux, se rapprochaient les uns des autres ; les bleus serraient les coudes. Chaque fois qu'après un combat aérien des chaises restaient vides autour de la table du mess et que Sigi et moi nous montions nous coucher, je déclarais :

— Sigi, c'est une belle chose l'aviation, tu ne trouves pas ?

Et Sigi répondait :

— Tu parles ! Il suffit que quelqu'un sache piloter pour qu'un autre le réduise en bouillie ! Bonsoir !

## VIII

Un beau jour arriva à Lavariano l'ordre suivant : « Le groupe est muté dans la région de Rome. » La Ville éternelle était entourée d'une ceinture d'aérodromes : au sud, Ciampino, avec sa double piste ; au sud-est, Centocelle ; au nord, Littorio, base aérienne dotée d'un vaste terrain d'envol, sans compter quelques autres de moindre importance. Le groupe devait être réparti entre Ciampino, nord et sud, et Centocelle.

Vers midi, après avoir survolé à deux mille mètres la coupole de Saint-Pierre, nous atterrissions à Ciampino.

A peine arrivés, nos premières questions furent :

— Nous voilà ! Et les forteresses ? Qu'attendent-elles pour nous rendre visite ?

Nous eûmes droit à un magistral « savon » du commandant du groupe que nous venions relayer :

— Etes-vous cinglés ? Les « camions » arri-

vent au beau milieu de la journée. Un bouton de culotte contre la fortune de Rockfeller que, dans une demi-heure, les forteresses seront là. En outre, vous avez bavardé dans la radio, sur la longueur d'onde de la chasse ; on vous entendait à deux cents kilomètres. Est-ce que vous vous imaginez par hasard que les autres sont des idiots ? N'ayez crainte, ils vous ont soigneusement écoutés et savent où vous êtes. Maintenant, crème d'imbéciles, prenez vos chronomètres et attendez l'arrivée des forteresses de Foggia. Dans trente minutes, vous allez les entendre mener leur sarabande. Allez, foutez le camp, débarrassez-moi le plancher, au lieu de rester là, plantés comme des piquets ! Utilisez vos dernières gouttes d'essence pour aller vous camoufler avec vos oiseaux. Et que ça saute, sinon vous êtes bons pour la morgue. Allons, filez ! Une escadrille ira à Malagrotta. Je vais vous envoyer un de mes bonshommes, sinon vous risquez de ne pas trouver la prairie au bord du Tibre. Attention, la piste n'a que 42 mètres de large et 500 de long. Aucune importance, deux escadrilles doivent tenir sur le terrain ; serrez-vous ! Quant à la sixième, impossible de la caser à Centocelle. Mais où la mettre ? Elle rejoindra Littorio. Et surtout bouclez-la dans la radio, sinon vous allez être immédiatement repérés. Ce sera la fin des haricots et vous ne couperez pas au tapis.

L'officier saisit son pistolet à signalisation, lança plusieurs fusées rouges et s'écria :

— Alerte...

— Qu'est-ce qui se passe ? demanda Sigi.

— Nouvelle invention, répondis-je. Tu as pourtant déjà entendu parler du tapis volant. Rappelle-toi les contes des « Mille et une nuits ». Mais celui-là est « Made in U.S.A. ». Il s'agit de faire vite.

Je montai sur l'aile de mon Messerschmitt, puis entrai dans la carlingue.

Une fois de plus, nous nous envolions, non pas à la rencontre des bombardiers ennemis, mais pour sauver nos appareils en les mettant à l'abri.

Un quart d'heure plus tard, invisibles, nous étions cachés sous des buissons, à Littorio, en bordure du Tibre.

Sigi me fit remarquer :

— Ça ronronne là-haut !

— Hum !

— Regarde, tiens, les voilà !

— Hum !

— Une vraie parade de soldats de plomb !

— Hum !

— Maintenant, les voilà qui virent.

— Hum !

Sigi me regardait, stupéfait de mon soudain mutisme ; il me regarda de côté :

— Alors, toi aussi tu ronronnes ?

— Je fais comme eux, tu vois !

— Idiot ! Tu ne peux pas répondre plus intelligemment ?

— J'en ai le souffle coupé. Nous sommes là vingt-cinq chasseurs et nous jouons les spectateurs pendant que les autres font leur carrousel. Notre place est en l'air au lieu de nous livrer à des exercices de camouflage. Des planqués, voilà ce que nous sommes ! La seule chose que nous sachions faire, c'est d'ouvrir le bec et de faire dans notre culotte. Il y a de quoi avoir honte. Tiens, regarde, une nouvelle formation..., et encore une autre. Sigi, mieux vaut rire que pleurer !

— Hum !

Cette fois, c'était au tour de Sigi de ronronner.

— As-tu réfléchi à une chose ? Ça ne peut plus continuer longtemps comme cela. Bien sûr, il y a belle lurette que les « camions » nous auraient déjà taillés en pièces si nous avions grimpés à leur rencontre. Quelle frottée nous aurions subie ! Voilà sans doute pourquoi nous sommes sagement restés au terrain. D'un autre côté, si nous en sommes là aujourd'hui, que fera-t-on demain ? Nous sommes sur une pente bougrement dangereuse, c'est moi qui te le dis.

— Hum..., hum !

— Voici quel pourrait être le raisonnement :

tant pis pour la casse, allons-y jusqu'au bout ! Vingt-cinq chasseurs contre cinq cents bombardiers. Moi, je veux bien ! Au contraire, par économie, on nous apprend à nous défiler. Saloperie !

Je repris souffle, puis continuai :

— Quand on pense qu'à l'endroit où nous sommes, il y a deux mille ans, Cicéron cultivait peut-être ses oignons. Tu te représentes la tête qu'il ferait s'il voyait les forteresses comme nous les voyons. Il en serait baba !

— Pas plus que nous, va !

Sur ces considérations hautement historiques, Sigi et moi, allongés sur l'herbe, nous nous endormîmes du sommeil du juste pendant que les bombardiers broyaient du café au-dessus de la Ville éternelle. Nous étions logés sur la via Appia, c'est-à-dire à l'extrémité sud de Rome. Il paraît qu'avant la guerre, la villa que nous occupions avait appartenu à l'ambassadeur d'Argentine. Le premier soir, comme j'entrais dans la salle à manger, j'entendis une voix dans le récepteur de radio :

« Allo, ici le poste militaire de Bari. Ce soir, nous saluons l'arrivée à Campino et Centocelle du groupe de chasse numéro 3 (suivaient tous les détails). Nous ne laisserons pas passer une occasion aussi tentante, messieurs qui arrivez de la plaine du Pô, pour vous présenter nos civilités. N'oubliez jamais de vous mettre en

sûreté dès l'aube, pendant qu'il en sera encore temps. Au revoir, messieurs, bonne nuit ! »

— Ça alors ! C'est un peu fort ! s'exclama Sigi. Comment savent-ils que nous sommes arrivés ?

— Balot ! Radio et Badoglio ! Ce matin, nous avons bavardé et ils nous ont entendus. Pour le reste, les fascistes en peau de lapin s'en sont chargés. Rien de plus simple. Souviens-toi de ce qui s'est passé chez nous en 1918. Nous sommes environnés d'espions. Cochonnerie !

Le nouveau groupe s'installa ; les jours passaient à déménager des aérodromes aux prairies du bord du Tibre et vice-versa. Parfois, quand nous supposions que les autres manquaient de nerf, nous nous risquions sur les terrains de Ciampino et Centocelle. Y atterrir requérait des pilotes de véritables dons d'acrobates. Les cratères se touchaient bord à bord, mais le truc qui nous avait déjà servi, jadis, à Trapani, produisit également son effet. On rebouchait les trous sur une largeur de cinquante mètres, tout au long de la piste, puis on la jalonnait avec de vieux réservoirs à essence. Le pilote qui ne savait pas manier son zinc à la perfection, se cassait obligatoirement la figure. Il n'y avait vraiment pas moyen de faire autrement !

De leur côté, les Américains ne se doutaient pas qu'il fût possible d'entretenir une activité

normale sur des aérodromes transformés en champs de pommes de terre. Mais le jour où les Italiens le leur signalaient, le cirque recommençait.

En définitive, Centocelle, Littorio, Ciampino et les autres terrains se virent transformés en taupinières. Seules les prairies où nous camouflions nos moulins restaient intactes. On y trouvait presque plus d'avions que de brins d'herbe. Dans la première quinzaine de janvier, régna un calme de mauvais augure ; c'était trop beau pour durer.

Sigi était d'avis que les Américains étaient en train de fourbir leurs escopettes et d'amener du matériel de renfort.

Il avait raison !

Quelques jours plus tard, un matin, Sigi me salua par ces mots :

— Les « voisins » ont débarqué à Nettuno..

Je secouai la tête d'un air désabusé.

— Dieu tout-puissant ! Mais ça ne cessera donc jamais ! Alger, Tunis, Pantellaria, la Sicile, puis la Calabre, Salerne et maintenant Nettuno. Bon sang, mais dans trois heures ils seront ici ! Les quelques malheureux kilomètres qui les séparent de Rome seront couverts dans la nuit et à pied encore !

— Si tant est qu'ils poussent les cailloux. Tu sais pourtant qu'ils ont horreur de traîner la savate.

— Dans ces conditions, il y en a pour une heure. Nous n'avons rien à leur opposer.

— A Cassino, nous tenons bon ; c'est pour cela qu'ils cherchent à nous prendre à revers.

L'irruption du « vieux » mit fin à nos considérations :

— Tout le monde en l'air ; allez voir ce qui se passe !

Avec quelques avions, ce jour-là, nous survolions les plages de débarquement. Les Américains élevèrent un barrage de flak d'une intensité inconnue jusque-là et qui resta inégalée sur l'ensemble du front sud. De l'altitude 500 à l'altitude 10 000, pas un mètre cube d'air qui ne fût battu par les projectiles. Une vraie muraille de feu. Une bande de terrain boisé, située à cinq kilomètres au nord de Nettuno, abritait des batteries placées l'une à côté de l'autre, auxquelles s'ajoutaient les pièces antiaériennes des navires embossés devant le littoral.

Mes aïeux ! Quel feu d'artifice !

Malgré tout, abattre depuis le sol un avion de chasse rapide volant à 8 000 mètres relève de l'impossible, d'autant que le pilote se garde bien d'évoluer en ligne droite. Seul le hasard permet un coup au but. Malheureusement pour nous, le hasard avait si bien fait les choses et le barrage était d'une telle densité que nous préférions rester à distance. Je me disais en contemplant le spectacle :

« Que de pissenlits, grand Dieu ! De la flak en veux-tu, en voilà. Faut-il tout de même qu'ils aient des dollars à dépenser en fumée ! Et les cow-boys, où sont-ils ? Pas de Lightning dans le coin ? »

J'aurais mieux fait de me taire. Venant du sud, un nuage apparut à l'horizon, un véritable vol de passereaux, épais et noir, dans la direction de Naples.

Cette fois c'étaient des Thunderbolt !

Le « vieux » qui volait à ma droite, ne put se retenir de crier dans son micro :

— Les enfants, sauve qui peut ! Sinon nous sommes faits comme des rats !

Nous eûmes le temps de rejoindre le terrain.

Quelques jours plus tard, le commandant nous réunit :

— Rome vient d'être déclarée ville ouverte. Il faut débarrasser le plancher. Une fois de plus, repli élastique vers le nord, direction Viterbo.

A Rome même, tout était sens dessus dessous. En hâte, Kesselring mettait sur pied un groupe de combat. On « peignait » les hôpitaux, on arrêtait les trains de permissionnaires, on réquisitionnait les isolés. Bref, tous ceux qui parlaient allemand et qui étaient capables de porter un flingot étaient envoyés sur le front. Le « groupe de combat de Rome » se dirigeait vers la tête de pont.

Si, à ce moment, les Américains avaient appuyé sur les pédales de leurs Sherman, ils auraient crevé les lignes et déboulé jusqu'à Florence. Le verrou du mont Cassin aurait sauté de lui-même. Or, ils ratèrent le coche et cette bévue servit les desseins du commandant en chef du front sud.

L'infanterie américaine avança tant qu'elle se sentit protégée par le tir de son artillerie. Puis, elle s'enterra et attendit. Kesselring et ses escouades hâtivement rassemblées s'infiltrèrent dans les marais Pontins, débouchèrent sur la côte, au sud d'Ostie, à Torre Gaya ; au centre, ils parvinrent jusqu'à Aprilia, Lanuvio, Cisterna, Littoria et, de là, au littoral. Les troupes tinrent les positions, permettant l'arrivée de renforts, et un front se forma. De son côté, l'artillerie américaine avait enfin un objectif à pilonner. Pour l'instant, le débarquement était stoppé.

Le terrain de notre groupe, situé à Tuscania, près de Viterbo, était splendidement aménagé. Les avions étaient camouflés dans la nature sur une prairie bordée de bouquets d'arbres. Un troupeau de moutons tondait régulièrement l'herbe des pistes.

Ainsi, lorsque les avions de reconnaissance ennemis arpentaient le ciel, au lieu d'aérodromes, ils apercevaient des moutons sur des lieux

de pacage. En revanche, dès le signal de décollage, les buissons s'écartaient, une fusée pétaradait dans le ciel, moutons et pâtres disparaissaient dans une dépression de terrain et les avions s'envolaient, rasant le dos des ovidés, qui, immédiatement après, reprenaient leur repas interrompu. Quelques minutes après le décollage, l'aérodrome était redevenu une prairie paisible et bucolique. Les observateurs ennemis devaient se demander par quel prodige des Messerschmitt sortaient du sol. Jamais cependant ils n'ont réussi à découvrir d'où nous venions. Par ce procédé, nous évitions les tapis de bombes, chassions les importuns et sauvegardions le moral du groupe.

En moyenne, nous accomplissions deux à trois missions quotidiennes, parfois quatre. Nous étions chargés d'appuyer un groupe d'avions d'assaut basé à Viterbo. Cette unité, forte de quinze à vingt appareils, devait, chaque jour et à plusieurs reprises, larguer des chargements de bombes sur la tête de pont. Il va de soi que, pour nous, chasseurs, ces missions n'avaient rien d'une partie de plaisir.

Les bombardiers, des Focke-Wulf 190, volaient généralement à 6 000 mètres ; nous-mêmes, nous les accompagnions en nombre égal, répartis sur le côté, en dessous et au-dessus de la formation, formant parapluie. Arrivés au-dessus de l'objectif, les F.-W. piquaient avec

leurs bombes de cinq cents kilos. Une partie des chasseurs piquait, pendant que l'autre restait en l'air, protégeant l'opération. Les bombes étaient destinées soit aux positions avancées américaines, soit, dans les grandes occasions, aux bateaux de débarquement. Le piqué des bombardiers, filant vers le but à 650 à l'heure, était l'affaire de quelques secondes. Ensuite, tout le monde reprenait ensemble le chemin des bases.

Les missions d'accompagnement n'étaient pas toujours de tout repos. C'est même, pour le chasseur, la tâche la plus désagréable qui soit. En premier lieu, il s'agit de couvrir l'appareil que l'on est chargé de convoyer ; pas question de foncer sur l'adversaire en supputant une victoire possible. Non ! Chacun reste à sa place, bien sagement, les yeux ouverts, les oreilles attentives.

Parfois, un ou deux avions américains isolés flânaient, bien en vue dans le secteur, attendant que la meute des Messerschmitt se rue à leur poursuite. Plus loin, cachés dans la coulisse, un groupe de Lightning ou de Thunderbolt, alertés par l' « appelant » se préparait à fondre sur la formation de bombardiers, leur véritable objectif. Les quelques minutes qui s'écoulaient entre le départ des chasseurs d'accompagnement et leur retour suffisaient aux

Lightning pour liquider les bombardiers et poursuivre les Messerschmitt en vadrouille.

Donc, le chasseur colle au bombardier comme le chien aux talons de son maître ; son rôle est de servir de bouclier, si la formation est attaquée malgré la couverture de chasse, et de tendre le cou pendant que les bombardiers rentrent paisiblement au bercail. Tel était du moins le point de vue des chasseurs de la Luftwaffe ; dans une certain proportion, il était juste.

Cependant, le piqué était également désagréable. Les Alliés avaient adopté une tactique spéciale basée sur leur supériorité numérique et sur la diversité d'appareils de tous types dont ils disposaient. Ils étaient à même de dresser au-dessus de la tête de pont un barrage difficilement franchissable. Tout en haut, des Thunderbolt, équipés de moteurs de 2 200 chevaux, dominaient la situation. Plus lourd que le Messerschmitt, le Thunderbolt atteignait en piqué une vitesse supérieure, sa puissance l'emportait de loin sur celle développée par les 1 350 chevaux du M. 109 et lui donnaient un surcroît de vitesse d'une cinquantaine de kilomètres-heure sur ce dernier appareil. A mi-hauteur, rôdaient les Lightning, puis les Mustang, aussi désagréables les uns que les autres. Ces avions viraient mieux que nos M. 109. Enfin, à l'entresol, des Spitfire dernier modèle patrouillaient. Ceux-là, c'étaient les escarpes, les silencieux, les spécia-

listes du coup en vache ; on les apercevait à peine et, tout à coup, ils étaient là et vous tiraient dans le dos. Le temps d'un éclair, on courait le risque de ne plus se retrouver sur le siège de son Messerschmitt, mais quelque part entre ciel et terre, et déjà refroidi.

Que ce fût en haut, au milieu ou au rez-de-chaussée, ces avions ennemis étaient tous supérieurs au malheureux M. 109. En outre, presque tous les semestres, ceux d'en face sortaient un nouveau type d'appareil, plus rapide, plus maniable, meilleur grimpeur, que le modèle précédent. Lors du débarquement en Afrique du Nord, le Curtiss P 40 tenait encore le haut du pavé. Déjà, à Tunis, le Lightning l'avait éclipsé ; en Sicile, les Lightning étaient apparus pour la première fois, relayés par les Mustang après le débarquement de Nettuno. De notre côté, nous volions sur M. 109 depuis le meeting aérien de Zurich, « anno Domini 1936. » Compte tenu de la supériorité numérique, la proportion s'établissait autour de dix Ligthning, Thunderbolt ou Mustang pour un Messerschmitt.

Un jour que j'accompagnais des bombardiers lors de leur promenade quotidienne, je ratai la correspondance au moment du piqué. Un rien : 100 mètres, mais j'étais déjà dans la nasse. Avant d'avoir eu le temps de dire ouf, des Thunderbolt se collaient dans la queue de mon

appareil et s'apprêtaient à me sonner. Au dernier moment, une idée lumineuse me vint.

A mi-hauteur des monts Albins, à sept cents mètres d'altitude environ, se trouve le lac de Nemi, au pied de la Rocca di Papa. Vers le milieu de la journée, un petit cumulus d'un diamètre de deux à trois kilomètres se formait tous les jours, régulièrement, à 2 500 mètres, juste au-dessus de la cuvette.

Je fonçai droit sur lui, riant du bon tour que je m'apprêtais à jouer à mes poursuivants :

« Cette fois-ci, vous ne m'aurez pas ! Je ne me sens pas de taille à me mesurer avec vous comme je l'ai fait, il y a quelques mois, avec vos collègues, au-dessus de la plaine du Pô ! »

J'entrai dans le cumulus, tournant comme une toupie à l'intérieur, additionnant bien sagement les boucles. Ayant appris à piloter sans visibilité, la chose ne présentait pour moi aucune difficulté particulière. Les Thunderbolt m'avaient perdu de vue, mais leurs pilotes devaient se dire que je ne pouvais être que dans le sacré petit nuage. Ils formèrent la haie tout autour et attendirent.

En avant pour le jeu de cache-cache ! Je me rapprochai du bord du cumulus, et, remarquant que la brume était plus claire, je mis le nez à la fenêtre. Je vis un Thunderbolt foncer et une rafale de balles s'abattit.

J'avais compris et me hâtai d'aller m'enfouir

dans la ouate. Les autres devaient être verts de rage. Cependant, rien à faire pour me dénicher dans mon sanctuaire ! Ils auraient tout au plus réussi à me télescoper dans le brouillard et s'en seraient mordu les doigts au même titre que moi. Ils restaient donc à l'extérieur, tournant sur place. De temps en temps, histoire de prendre le vent, je glissai mon nez dans la porte, me retirant immédiatement dans mon abri, avant que les autres eussent appuyé sur leur détente. Impossible également de lâcher des salves dans le cumulus : c'eût été inutile et dangereux pour les voisins d'en face. La ronde continuait...

Ils devaient se dire : « A un moment ou à un autre l'animal devra sortir, qu'il le veuille ou non. De toute manière, il ne peut nous échapper. » Je n'étais pas pressé, tant s'en faut ; j'avais mes réservoirs pleins et l'éternité devant moi. Moi aussi, j'attendais, cuirassé de patience. J'eus soudain une brusque inspiration :

« Ils t'attendent à la sortie, mais sur le côté. C'est là que tu as montré ton museau, Henn, pour t'en sortir, mets ton zinc en piqué et laisse-toi tomber. En admettant que tu aies la chance avec toi, ils risquent de ne pas t'apercevoir et tu seras sauvé. »

J'abattis ma dernière carte, poussai comme un sourd sur mon manche, pris graduellement

de la vitesse, sortis du nuage, et, mettant le cap au nord, je fonçai comme un perdu sur la cime de la Rocca di Papa. Le tour de passe-passe avait réusi : ni vu, ni connu, je t'embrouille !

## IX

Un jour, mon Messerschmitt resta indisponible. Assis dans l'herbe près des alvéoles réservés aux appareils de mon escadrille, je regardais le ciel. Une demi-heure auparavant, le groupe avait décollé pour intercepter une formation de bombardiers bi moteurs qui se dirigeait vers Viterbo. Sur la voie du retour, les bombardiers survolaient notre aérodrome et mes camarades continuaient à pousser leur attaque. Le dernier Américain semblait avoir du plomb dans l'aile et perdait de l'altitude. Dans sa queue, un M. 109 tirait sans discontinuer. Le bombardier accusa le coup, des traînées de fumée noire s'échappèrent des moteurs, puis des langues de feu léchèrent la carlingue et l'avion se mit à vaciller. Un longeron quitta son logement, longeron d'aile ou d'empennage. L'équipage était perdu.

J'interpellai mon mécano assis à mes côtés :

— Trop tard pour sauter ; ils sont trop bas.

— Ils sont foutus.

— Pourtant, regarde... il y en a un qui essaie. D'après sa position, ce doit être le mitrailleur arrière. Ça y est, il a sauté !

J'avais les yeux fixés sur un point noir qui fonçait vers le sol en décrivant une longue parabole.

— Maintenant, il faut qu'il tire sur sa poignée, sinon jamais son parachute ne s'ouvrira.

— Trop tard !

Nous avions tous les deux la tête renversée en arrière.

— Regarde, le malheureux se débat. Son « parapluie » ne veut donc pas s'ouvrir ? Il est perdu, s'il ne se déploie pas.

— Mais tire.. tire donc ! Mon Dieu, faites...

L'homme arrivait droit sur nous, tombant comme une pierre, les deux bras écartés comme s'il espérait freiner sa chute. Nous l'entendions hurler : un cri de bête, strident, qui nous glaçait d'horreur.

Il s'écrasa à la limite du terrain. J'étais blanc comme un linge et je bondis sur mes jambes.

— Viens, fais vite, allons-y !

Mon mécano me regardait, hébété, les yeux fous.

— Suis-moi ! Je sais que, de toute manière, il n'y a plus rien à faire. Nous pourrons au

moins creuser sa tombe, on ne peut pas le laisser ainsi.

Nous partîmes en courant. J'avais déjà vu des camarades dont le parachute ne s'était pas ouvert. Ennemi, ami : aucune différence. Je savais quel spectacle m'attendait : une marionnette de chair aux membres disloqués, arrachés, méconnaissables, une masse sanglante.

— Mon lieutenant, il est là !

— Approche-toi ! Pour lui, la guerre est terminée. Il a rendu le dernier soupir.

Nous avancions avec précaution, sur la pointe des pieds. L'Américain était là, le visage enfoui dans la terre ; son parachute qui l'avait lâché gisait, étalé sur le sol, à courte distance. En s'ouvrant, il s'était fendu.

— Va chercher le parachute !

Nous couvrîmes le cadavre avec la soie blanche ; elle qui aurait dû lui sauver la vie jouait le rôle de suaire. Nous nous tenions côte à côte près du camarade inconnu, un aviateur comme nous, pauvre chair à canon. Nous avions enlevé nos calots et regardions l'étoffe blanche qui, lentement, se teintait de sang.

A mi-voix, je dis à mon mécano dont les traits étaient décomposés :

— Regarde, Franz ! Voilà comment on meurt en l'air. Parfois, cette mort a son beau côté ; elle arrive à l'improviste et vous prend tout à

coup à la gorge. Un choc qu'on ressent à peine et déjà c'est fini.

Franz balbutia :

— Qu'allons-nous faire, mon lieutenant ?

— L'envelopper dans le parachute et l'emporter.

— Où cela ?

— Sur le bord de la route, puis nous le conduirons en auto au cimetière.

J'enlevai la soie et me baissai vers le cadavre. Franz hésitait.

— Franz, soulève-le par les bras. Qu'est-ce que tu attends ?

Moi-même, je le saisis par les jambes. Elles dégouttaient de sang qui me collait aux mains. Franz se pencha, prit un bras et sursauta :

— C'est plus fort que moi, mon lieutenant... La matière cervicale, le sang, les débris d'os. En tombant, sa tête a heurté une pierre... Je ne peux pas... je ne peux pas !

Je me redressai, regardai Franz, puis examinai le cadavre.

— Tu as raison, il risque de tomber en morceaux si nous essayons de le déplacer. Laissons-le là pour le moment, creusons une tombe à côté et mettons-y une croix. Vite, va chercher une bêche et reviens avec deux ou trois camarades et des pioches.

Franz s'éloigna. Je restai face à face avec le mort ; au poignet, il portait une chaîne de mé-

tal à laquelle pendait une plaque avec un numéro matricule. Je hélai Franz :

— Rapporte aussi une pince coupante !

Je rabattis le parachute sur le corps et m'assis.

« Il a certainement des papiers sur lui, dans la poche de sa combinaison de vol ou autre part. Mais je ne me sens pas le courage de fouiller dans le magma sanguinolent. La plaque suffira. »

Je regardais le cadavre, les yeux fixes, la bouche amère.

« La guerre est sans pitié, mon vieux ! Elle est là avec ses forêts, ses villages, ses prairies, ses lacs, ses montagnes, ensemble de mers et de déserts, de petits villages et de grandes villes, et elle attend patiemment le moment où nous autres, aviateurs, nous perdrons l'équilibre. Aujourd'hui ou demain, un jour ou un autre, toi ou moi, peu importe. Elle nous attire à elle et nous écrase. Où que ce soit, elle nous guette et nous traque, telle une panthère qui épie sa victime, prête à bondir à la première occasion favorable. Toi et moi, nous savons à quoi nous en tenir ; lorsqu'on est dans la crasse, lorsqu'on lutte de vitesse avec le vent, on oublie trop facilement la terre, notre ennemie. Soudain, à l'improviste, elle tend le bras vers nous — elle vient de le faire pour toi — et elle nous happe. Pour se saisir de nous, toutes les

ruses sont bonnes : un trou d'air, une panne de moteur... le résultat est le même. La fin qui nous attend est identique : un cadavre déchiqueté, un corps qui rebondit, un cri muet qu'elle est seule à entendre. Un aviateur ne meurt pas dans son lit ; la terre exige son sacrifice. »

Des mécanos approchaient.

— Mon lieutenant, pourquoi le parachute ne s'est-il pas ouvert ?

— Moi aussi, je vous le demande.

Les mécaniciens hochaient la tête d'un air entendu et je les sermonnai :

— Vous n'êtes pas ici pour tourner en rond. Retournez d'où vous venez et rapportez une caisse. Appelez le major ; dites-lui de venir me rejoindre avec une paire de gants en caoutchouc. Et vos pelles ? Nous allons l'enterrer sur place.

A ce moment arriva Franz qui me remit une pince coupante ; je saisis le bras du mort et sectionnai la chaîne d'identification.

— Tiens, Franz, prends-la, tu remettras la plaque au major. Quand vous aurez terminé la croix, peignez ce numéro dessus. Compris ?

— Oui, mon lieutenant !

Ils se mirent à pelleter ; moi aussi je mis la main à la pâte. Une tombe s'ouvrit dans le vallon voisin de l'aérodrome. Quand le trou fut

terminé, nous nous assîmes sur l'herbe, regardant les appareils de nos camarades qui amorçaient leur prise de terrain. L'un d'eux battait des ailes en signe de victoire : celui de Sigi !

Le major arriva sur les lieux, examina le cadavre et constata sèchement :

— Le numéro matricule ne suffit pas ; je passe mes gants et je vais chercher ses papiers.

Il tira la soie du parachute et entreprit de tourner le corps sur le dos. Je regardai dans une autre direction. Finalement, je l'entendis marmonner :

— Henn, je crois que j'ai mis la main sur le portefeuille.

Le major me tendit un objet informe, taché de sang coagulé.

— Je regarderai ce qu'il contient plus tard, une fois nettoyé.

Franz lui remit la plaque d'identification.

— Vous avez raison, reprit le major, le corps est intransportable. D'ici à ce que nous disposions d'un cercueil, il y en a pour jusqu'à demain midi. Il faudrait le laisser là toute la nuit. Ça, jamais, les bêtes le déchiquetteraient ! Le mieux, c'est de l'enterrer sur place, tout de suite ; au moins, il reposera en paix.

— Comment ?

— C'est tout simple ! Tenez, en voilà un qui arrive avec une caisse qui me paraît suffisante.

Tiens, Henn, prends cette paire de gants de caoutchouc et aide-moi à le mettre dedans.

Le médecin déchira un grand morceau de parachute et en tapissa l'intérieur de la caisse.

— Maintenant, prenez-le par les jambes. En position accroupie, il tiendra entre les planches. Dans l'état où il est, avec ses os brisés, il suffit de le rouler sur lui-même.

— Il y a longtemps que je sais que les toubibs sont endurcis, docteur ! Mais, vous, vous dépassez les bornes : un véritable boucher !

— Mon vieux, il n'est pas question de faire du sentiment. Le mort ne demande rien, sinon une sépulture. C'est justement ce que nous nous apprêtons à lui donner. Qu'est-ce que tu voudrais qu'on fasse d'autre ?

— On voit bien que vous ne volez pas, docteur ! Vous ne savez pas ce que nous ressentons, nous les pilotes. Et quand ça vous arrive, c'est tout au plus dans un avion de transport. Trêve de raisonnement, allons-y !

Lui par les épaules, moi par les pieds, nous soulevâmes le cadavre.

Les mécanos faisaient cercle ; on approcha la caisse et le major lança un ordre :

— Maintenant, redressez les jambes de manière à les ramener à hauteur de la tête. Allez, vous autres, prenez-le par en dessous quand nous lèverons.

Les mécaniciens refusèrent.

— Bon Dieu ! allez-vous obéir, oui ou non. Je vous ordonne de le soutenir.

Le mort était dans sa caisse. On posa le couvercle, et bientôt, les premières pelletées de terre commencèrent à tambouriner sur les planches.

Le lendemain, une croix de bois se dressait à la lisière de l'aérodrome. En compagnie de Sigi, j'allai sur la tombe de l'aviateur inconnu.

— Il est là, Sigi. Hier après-midi, le toubib et moi nous l'avons enterré.

Sigi se taisait ; il ôta son calot, puis, lentement, au bout de quelques secondes de méditation, il expliqua :

— C'était une lutte sans merci. Lui tirait comme un sourd ; de mon côté, j'ai dû atteindre un réservoir d'aile. L'appareil s'est désintégré comment il a fait pour sortir de sa tourelle. en l'air ; il était en flammes. Je me demande

Nous partîmes.

La croix, au bord du terrain, se trouvait exactement dans l'axe de la piste d'envol. Tous les jours, passant en rase-mottes au-dessus de la tombe, nous avions une pensée pour le copain d'en face. Sa présence était pour nous un avertissement, un présage.

Le major n'avait pu réussir à déchiffrer les papier contenus dans son portefeuille ; imbibés de sang, ils s'étaient agglutinés les uns aux autres. Du mort, nous ne connaissions qu'une

chose : son numéro matricule. Sur la croix, on inscrivit à la peinture blanche :

« Ici repose un camarade inconnu, un aviateur américain. » Et en dessous, le numéro relevé sur la plaque.

## X

Quelques jours plus tard, les collègues du mort vinrent nous rendre visite dans leurs Marauder, venus de Sicile. Le groupe partit à leur rencontre. Je ne me demandais même plus pourquoi ; l'ordre de décollage arrivait, quelqu'un en avait ainsi décidé. La guerre ne connaissait pas de trêve : elle continuait. Pourquoi se créer des soucis inutilement ?

Le groupe intercepta la formation de Marauder non loin de Civitavecchia. Cap à l'ouest, les bimoteurs étaient sur le chemin du retour, après avoir rasé une quelconque gare de l'Italie centrale. La formation volait sans couverture de chasse ; les pilotes ne semblaient nullement se douter de ce qui les attendait ou peut-être, au contraire, savaient-ils que le chiffre de victoires aériennes à l'actif de la chasse allemande se trouvait loin au-dessous de la moyenne rentable ? En conséquence, les Américains

risquaient le paquet, accomplissant des missions non protégées. A Dieu vat !

Les Marauder filaient comme des zèbres ; rien à faire pour les disloquer, ils collaient à leur cap. Apercevant des Messerschmitt qui fondaient sur eux, ils serrèrent la formation, se regroupant en ordre impeccable, se couvrant mutuellement avec leurs armes de bord et continuant leur route comme si de rien n'était.

Nos seize appareils, échelonnés en quatre sections, attaquèrent les cinquante bombardiers. La bataille faisait rage, avec des hauts et des bas. Les chasseurs grimpaient en chandelle, piquaient, se collaient dans la queue des Marauder, tiraient comme des forcenés. De leur côté, les Américains déversaient sur nous une grêle de balles, un feu roulant d'obus. De part et d'autre, des avions étaient touchés.

Dans la radio, Gunther, le chef de la cinquième escadrille, s'époumonait :

— Bon sang de bon sang ! Faut-il qu'ils soient solidement accrochés. Il n'y en a pas un qui capote ! C'est fou le plomb que ces animaux-là sont capables de digérer !

Herbert, qui volait à ma droite, rétorqua :

— Attends un peu que je m'approche ! Allez, Peter, viens avec moi. On fonce !

— Victor.... !

Herbert et moi nous nous jetâmes sur le bombardier volant à droite de la formation. En

dessous de nos ailes, à 1 200 mètres d'altitude, une couche de nuages compacts nous cachait la terre.

Herbert avait mal calculé son piqué. En redressant, nous débouchâmes à proximité immédiate du Marauder : cent, cent cinquante mètres nous en séparaient. Une grêle de balles nous sifflait aux oreilles ; les gerbes rouges se coupaient, tant elles étaient denses. Sans cesse de nouvelles rafales s'échappaient des mitrailleuses de l'adversaire, véritable déluge de fer et d'acier. Involontairement, l'espace d'une seconde, je fermai les yeux. Penché sur mon collimateur, je voyais les gerbes de traçantes qui fonçaient sur moi. Une pensée me traversa l'esprit comme une lueur :

— Cette fois, mon vieux, tu n'y coupes pas ! Adieu, bonhomme !

Les mouches de plomb ricochaient sur le pare-brise, passaient au-dessus de ma tête, s'éparpillant sur les côtés. Je les entendais siffler.

La surprise de me voir encore en vie, le fait d'avoir vu les rafales obliquer latéralement firent que je fermai les yeux une nouvelle fois. J'appuyai sur la détente, rentrai ma tête entre mes deux épaules, puis rouvris les yeux pour suivre la trajectoire de mes traceuses. Herbert, à ma gauche, en faisait autant. Sans le voir, je le devinais présent ; il tirait comme un sourd.

« Peter, le moment est venu de cabrer ton

coucou ; tu es trop près. Sors vite, dégage, sinon... Pourquoi Herbert ne redresse-t-il pas ? Herbert, Herbert ! »

Tscheng... Un bruit de tôles déchirées. Mon moteur cogne. Je tire sur le manche, pousse du pied gauche. Herbert décroche et file vers le bas. Je mets l'appareil en chandelle, redresse, vire et, l'espace d'un instant, défile devant les gueules des mitrailleuses de l'adversaire. Mais cette fois, c'est le calme après la tempête ; plus de balles qui tambourinent sur le fuselage. Sans opposition, je me rue à la suite du Messerschmitt d'Herbert qui fonce vers la terre et s'apprête à crever la couche de nuages.

« Pourquoi ne redresse-t-il pas ? »

Fini : Herbert a disparu dans le coton.

Soudain, une sueur froide me coule le long de l'échine :

« Il est foutu ! Il ne peut plus se rattraper. Mille deux cents mètres ne sont plus suffisants pour permettre à un pilote de M. 109 de redresser après une pareille chute, à plus de 700 à l'heure ! »

J'avais les yeux rivés sur la trouée ouverte dans le brouillard par l'appareil d'Herbert et je hurlais dans ma radio :

— Herbert ! Herbert ! redresse !...

Moi aussi, j'étais touché ; l'angoisse me serrait à la gorge, m'empêchait de penser au dan-

ger que je courais. J'appuyai sur le bouton de mon poste de radio et signalai :

— Ici « jaune 2 ».... ici « jaune 2 ». Mon moulin est touché... mon moulin est touché. Dois me poser... Romps la formation. Demande réponse... »

Rien ! Mon moteur cafouillait, toussait, repartait ; à tout moment, je m'attendais à le voir cracher ses bielles ou ses têtes de cylindres à travers le capot. L'hélice brassait l'air, mais de moins en moins vite. Soudain, le capot se couvrit d'huile ; des taches noires se formaient qui envahissaient lentement le pare-brise. Le réservoir cylindrique logé autour de l'axe de l'hélice devait avoir été perforé. Je jetai un coup d'œil sur le manomètre d'huile : l'aiguille baissait régulièrement ; le compte-tours tombait, l'admission était à zéro. J'avais compris.

« Trop tard, ton tour est venu ! »

L'huile collait en paquets au pare-brise, le rendant opaque. J'appuyai sur le lave-glace, mais le seul résultat tangible fut d'étaler le cambouis. Je volais en aveugle ; pour voir, j'étais obligé de me pencher sur le côté.

« Surtout, se laisser planer ! Surtout, ne pas piquer ! N'aie pas peur, Henn, tu te poseras. Le seul danger qui te menace c'est qu'une goutte d'huile s'infiltre par une ouverture du ca-

pot et entre en contact avec la culasse. Un sifflement puis ce sera le feu d'artifice ! »

L'huile coulait partout, rampant comme un reptile. Je descendis à 800 mètres, traversai un nuage et cherchai des yeux un bout de terrain où poser mon tacot. Une pensée m'obsédait :

« Faut-il sauter ? »

Malgré tout, je restai dans l'habitacle, prenant sur moi le risque. Je revoyais la croix noire, au bord de la piste du terrain de Toscania.

« De toute manière, coûte que coûte, j'essaierai : je dois me poser sur le ventre. Tu n'es pas en danger de mort, Peter Henn ; tu as la chance avec toi... »

Je tentai de me donner du courage et de me rassurer. J'aperçus soudain un champ, gris brun, entouré d'arbres. Il semblait me faire signe. Virant sur la gauche, je me dirigeai vers lui. Mon pare-brise était noir ; ne pouvant voir que sur le côté, pour faciliter les choses, je rejetai le cockpit et me penchai.

Pan ! Je reçus une gifle magistrale ; un paquet d'huile vint se coller sur mon visage. Par bonheur, j'avais gardé mes lunettes ; elles aussi se brouillèrent. Je m'en débarrassai et me réfugiai derrière les vitres, risquant un œil sur le côté du pare-brise. Je voyais partout, sauf devant moi. Descendant en spirale, je me laissai glisser ; jetant un coup d'œil sur le

champ, je vis avec effroi que je rasais une ligne à haute tension, puis un arbre.

« Maintenant, en bas, Peter Henn ; en bas, à tout prix. Le champ est vaste. Il ne t'arrivera rien ! »

Au dernier moment, alors que je venais de couper le contact, je m'aperçus que le terrain était labouré. Un creux s'ouvrit sous mes roues ; j'aurais voulu le dépasser, mais le Messerschmitt était à bout de course.

« Tire ! Mais tire donc sur ton manche, sinon tu vas percuter la pente. »

Mes mains réagirent automatiquement. Au lieu de reprendre de la hauteur, comme j'en avais l'intention, je piquai. La vitesse augmenta... Je tirai sur le manche.

L'appareil piqua du nez, se redressa légèrement, oh ! si peu, puis ce fut le choc.

Je sentis une douleur terrible dans les reins, un trait de feu qui me transperçait le flanc ; un voile noir passa devant mes yeux. Et je poussai un cri :

« Mon dos... mon dos ! »

Instinctivement, je me tâtai, murmurant :

« Quelque chose s'est rompu, mais quoi ? »

Puis une odeur de brûlé se répandit dans la carlingue.

« Sors, sors vite, Peter Henn ! L'huile prend feu. L'appareil va sauter ! »

En aveugle, je tâtonnai, saisis le rebord de

la carlingue, me hissai hors de mon siège, titubai puis tombai face contre terre. Je continuais à gémir :

« Mon dos ! mon dos ! »

Des Italiens arrivèrent — pour rien au monde ils n'auraient raté l'occasion — gesticulant, parlant tous ensemble, et cherchèrent à me soulever. J'eus la force de leur crier :

— Fichez le camp, bande d'idiots ! Vous ne voyez donc pas que l'appareil risque d'exploser ?

Ils ne comprenaient pas un mot, mais s'écartèrent néanmoins. Me levant, je partis d'un pas mal assuré en direction d'un creux de terrain pour me mettre à l'abri. Les paysans m'emboîtèrent le pas et me donnèrent à boire. Je sentais mes forces revenir.

Finalement, un adjudant allemand survint :

— Il y a eu un accident ?

J'éclatai de rire.

— Crétin ! Vous me voyez couché par terre, alors qu'à cent mètres mon taxi brûle comme un feu de bengale et vous me posez une question pareille ? Première chose : faites circuler les civils ! Mon Messerschmitt est encore capable de faire des bêtises !

L'adjudant fit déblayer le terrain et revint vers moi :

— Etes-vous blessé, mon lieutenant ?

— Non ! Rien qu'une bonne claque sur le

coccyx à l'atterrissage. Tenez, aidez-moi à me lever. Peut-être pourriez-vous trouver une auto ? Il faut que je rentre au terrain.

Je me redressai péniblement, soutenu par l'adjudant, et revins lentement vers mon tacot. Si l'appareil n'avait pas encore explosé, c'était signe qu'il se tiendrait tranquille, à l'avenir.

De fait, il ne brûlait plus. J'avais dû être le jouet de mon imagination ; l'odeur d'huile ou celle d'un bout de câble grillé m'avait affolé. Je pris dans la carlingue tout ce que je pouvais emporter : masque à oxygène, casque à écouteurs, cartes et, à titre de souvenir, la clef de contact. C'était déjà la seconde ! A un doigt de la bouche du canon, tout près de l'axe de l'hélice, un énorme trou béait dans le réservoir d'huile. C'était lui le responsable.

Je partis en auto pour Toscania. Au mess, je trouvai de nouvelles chaises vides. La station radio avait capté mon S.O.S. mais incomplètement ; on en avait conclu qu'il s'agissait d'un Messerschmitt de la sixième escadrille, mais sans savoir lequel. La couleur de la quatrième était le blanc, celle de la cinquième le noir ; nous, nous avions le jaune. Deux pilotes avaient été portés manquants : Herbert et moi. Par contre, on ignorait qui, de lui ou de moi, avait tenté d'atterrir. On nous avait vu piquer après la dernière attaque, mais les camarades qui

poursuivaient les Marauder n'avaient pu suivre nos trajectoires.

Après mon atterrissage, j'avais oublié de brancher ma radio et, pendant le chemin du retour, je n'avais cessé de penser :

« Cette fois, ma chaise aussi est vide. Quelles têtes ils vont faire en me voyant arriver !

J'ouvris brusquement la porte du mess et entrai :

Comme un seul homme les camarades se retournèrent. Ah ! j'étais frais ! Couvert d'huile et de cambouis, noir comme un charbonnier, les cheveux en désordre, les mains poisseuses, le parachute sous le bras.

Le « vieux » m'apostropha :

— Et Herbert ? Où est-il ?

— Je l'ai vu piquer dans les nuages... C'est tout !

Je jetai mon « parapluie » dans un coin et me laissai tomber sur une chaise. Silence, puis, un peu plus tard, la voix de Sigi !

— Tu as fait un atterrissage forcé ?

— Evidemment, que veux-tu que ce soit ?

— Nous avions cru que c'était Herbert.

— Non, c'était moi !

Re-silence.

« A croire qu'ils auraient préféré voir Herbert revenir plutôt que toi. Tu n'es pas encore un ancien du groupe ; tu fais partie des bleus. D'accord, je conçois que la perte d'un chef d'es-

cadrille, totalisant soixante victoires, pèse lourdement dans la balance, alors qu'un jeune lieutenant qui en est encore à attendre ses lauriers ne compte guère, mais tout de même ! Et puis, je ne suis pas le seul à mettre à côté dans le carton ; quant aux vétérans, aux as, on les compte sur les doigts de la main. »

Il me semblait deviner les pensées de l'assistance :

« Et dire que c'est un bleu qui s'en est tiré ! Herbert est tombé comme une pierre. Pourquoi est-ce Henn qui nous annonce la mort du chef de la sixième escadrille ? »

Le lourd silence pesait sur mes épaules comme une chape de plomb.

Le commandant poussa un juron :

— Bon Dieu ! Qui de toi ou d'Herbert a descendu le Marauder ?

— Je n'en sais rien ; nous tirions ensemble sur le même. Je ne l'ai même pas vu aller au tapis. Comment voulez-vous que je vous réponde ?

— Parfait ! Le Marauder sera porté au palmarès d'Herbert.

— Vous avez raison ; je ne crois vraiment pas que j'y aie été pour quelque chose.

Je me levai et montai dans ma chambre. Sigi vint m'y rejoindre.

— Tout le monde croyait déjà que tu t'étais cassé la gueule.

— Si tu crois que je ne m'en suis pas aperçu ? Je m'en fous ; aujourd'hui, je suis indemne, mais demain...

— Tais-toi donc, imbécile ! Nous le croyions ; lorsqu'on t'a vu pour la dernière fois, tu traînais un panache de fumée. Par contre, personne n'a vu Herbert. Toi, tu pirouettais, crachant le feu par toutes tes ouvertures. Aussi, tu comprends, nous avons cru...

— Ah ! oui, vous avez cru ! Voilà ce que c'est que de trop réfléchir. Pauvre Herbert ! Lui ne reviendra plus, vous pouvez en être sûrs. Il a dû recevoir du plomb dans la tête à travers son pare-brise. Il n'a sûrement rien senti. Il fonçait, tête baissée, dans les rafales tirées par le mitrailleur de queue. Moi-même, je le frôlais de mes balles. Un peu plus et il me rentrait dedans. Aujourd'hui c'est Herbert, demain, ce sera moi... ou toi ? Chacun son tour, comme à confesse ! Maintenant, le groupe ne compte plus que trois anciens : le « vieux », Gunther et Walter. Ni toi, ni moi n'en faisons partie ; nous sommes entre les deux, à la fois trop vieux et trop jeunes. Qui va devenir chef d'escadrille ? Pas moi, sûrement ! Quant à toi, enlève-toi ça de l'idée. C'est un autre qui prendra la place d'Herbert, sois-en certain !

— Qu'est-ce que tu veux que ça me fasse ?

— Sigi, souviens-toi ! A l'autre bout de la piste, il y a une croix noire, et dessous, l'Améri-

cain que tu as abattu. Herbert n'aura même pas de caisse. Il est resté dans son engin jusqu'au bout et il a éclaté en mille morceaux en percutant au sol. Sigi, il y a de quoi devenir fou, quand on y pense. On ne retrouvera rien, pas un os, pas un lambeau de chair. L'explosion l'a volatilisé : impossible de l'enterrer. Herbert est retourné au néant.

— Pense à autre chose, Henn !

— Tu as raison, il vaut mieux se taire.

Jamais on ne retrouva Herbert, bien qu'on l'eût cherché pendant des semaines. J'indiquai sur la carte l'endroit où je m'étais posé sur le ventre. En principe, le M. d'Herbert aurait dû se trouver à proximité. Le chef de groupe hésitait à avertir ses parents tant que le corps n'aurait pas été identifié. Finalement, au bout de plusieurs semaines, on découvrit, au sommet d'une colline, dans un boqueteau, un trou et des débris d'avion. C'est là que repose Herbert, sur place, comme l'Américain enseveli près de notre aérodrome, à l'endroit même où il est tombé. Quelque part près de Civitavecchia...

Un beau jour, la tombe en bordure de la piste s'orna de fleurs en papier. Un mécano les y avait déposées. La tombe de son chef était trop éloignée de l'aérodrome et il avait estimé qu'il valait mieux fleurir celle de l'Américain. Les fleurs restèrent sur le tertre tant que le vent ne les eut pas dispersées et la pluie blanchies.

Deux mondes séparés par un abîme et pourtant identiques : d'un côté, à Tuscania, une couronne de fleurs rouges et bleues, au pied d'une croix portant un numéro, de l'autre, dans un bosquet, près de Civitavecchia, une autre croix surmontée d'un casque, à l'ombre d'un olivier. Des fantassins en avaient coiffé la croix lorsqu'ils s'étaient aperçus que la tombe renfermait le corps d'un capitaine allemand. Deux sépultures, deux croix : ennemi, ami, aucune différence. Le résultat est identique : « Mort au champ d'honneur ! »

Herbert était notre pilote le plus habile ; volontiers taciturne, Herbert, natif de Breslau, formait le trait d'union entre l'ancienne et la nouvelle génération d'aviateurs. Froid et raisonné, jamais nerveux, toujours cordial et serviable, c'était un camarade, un vrai. Avec lui, on parlait franchement, à cœur ouvert. Je me souviens qu'une fois, j'étais allé le trouver, un soir, en Sicile, après mes premières missions :

— Herbert, j'ai la frousse.

— La frousse ! Tais-toi donc, idiot, tu ne sais pas ce que tu dis. J'ai plus souvent sué dans ma carlingue que toi dans toute ton existence. Mais personne ne s'est jamais douté que j'avais peur. L'essentiel, vois-tu, c'est de vaincre l'obstacle, de sauter la haie, de mater son propre instinct de conservation. C'est dur, je suis payé pour le savoir. Crois-moi, Peter, j'ai aussi peur que toi ;

je tremble comme les autres, tous les autres, sans exception. Dans le tas, il y en a qui prétendent le contraire ; c'est faux. Il y en a d'autres parmi nous qui s'en moquent, qui crachent au visage de leur frousse. Tout le monde n'est pas comme eux ; d'ailleurs, ça ne sert à rien. Eux aussi, malgré les apparences, sentent la sueur leur couler le long du dos. Certains ont encore plus peur que nous. Henn, retiens bien ce principe : reconnaître qu'on a peur, mais ne pas le montrer. Personne ne t'en fera grief, si tu l'avoues ; par contre, si tu mets les voiles au moment critique, sous prétexte que ton moteur te joue des tours, jamais on ne te le pardonnera. Ne jamais se montrer lâche, Peter ! Plutôt aller au tapis. Je sais que ça n'est pas facile. En temps de guerre, on ne fait jamais machine arrière, même si on doit y rester. Surtout ne te tourmente pas, vieux ! La prochaine fois que nous volerons, colle-toi à moi et dis-toi que nous faisons ensemble dans nos culottes. Tu verras : ça te soulagera. N'aie pas peur, je te ramènerai au terrain, jeune freluquet. Compte sur moi !

Voilà comment parlait Herbert. Il est irremplaçable. Il était le patron des bleus, notre sauveur en combat aérien, notre ami, et notre père spirituel, tout cela en un.

En le perdant, le groupe perdait son armature morale.

# XI

De jour en jour, sinon d'heure en heure, les combats se faisaient plus acharnés ; quand, après avoir survolé, le matin, la tête de pont, nous rentrions tant bien que mal, nous étions sûrs de trouver, au début de l'après-midi, un paquet de chasseurs ennemis qui nous guettaient. Impossible de leur échapper.

Il y avait déjà longtemps que la chasse allemande n'appuyait plus l'infanterie durement engagée à terre. La moindre erreur, la moindre imprudence dans l'établissement d'une mission et notre groupe aurait cessé d'exister. Le fantassin, accroupi dans son trou individuel, ne voyait plus de chasseurs de la Luftwaffe, sinon le temps d'un éclair, au-dessus de Cisterna, d'Aprilia ou de Lanuvio. Cette carence lui mettait les nerfs à fleur de peau. Alors que, journellement, les chasseurs-bombardiers américains étaient à même de pilonner dix ou douze fois un même objectif, le fait que deux ou trois

missions fussent accomplies dans le même laps de temps par dix ou quinze chasseurs ou bombardiers allemands n'entrait pas en ligne de compte.

En outre, les Américains engageaient maintenant de nouveaux types d'avions : Thunderbolt et Mustang, l'un et l'autre éminemment indésirables.

Une nouvelle maladie ne tarda pas à se répandre parmi les pilotes allemands, la « psychose du Thunderbolt ».

Au retour des missions, nous entendions le même refrain :

« Mon vieux, si tu avais vu ! Un M. 109 fonce sur un bombardier, redresse à tout casser et tombe sur un essaim de Thunderbolt ; s'apercevant du danger qu'il court, le pilote remonte en chandelle, tellement vite que des traînées de condensation se forment à l'extrémité de ses ailes. Mettant à profit la vitesse acquise pendant le piqué, il file comme une balle, à la verticale. Un Thunderbolt se colle dans sa queue. L'Américain appuie sur le champignon, tire sa manette des gaz, grimpe, rattrape le Messerschmitt ; à 1 000 mètres, il ouvre son robinet, lâche rafale sur rafale et descend le M. comme une fleur. »

Ou bien ceci :

« Mon mécano m'a raconté avoir vu un Thunderbolt touché se poser sur le ventre. En bout

de course, le coucou est allé emboutir un hangar en planches. Du petit bois ! Mais l'avion et le pilote étaient indemnes. En matière de stabilité, on ne fait pas mieux ! »

La psychose du Thunderbolt sévissait, de même que celle qui l'avait précédée, celle du Spitfire. Nous avions rebaptisé l'appareil « Trunkenbold » (1).

Il se peut que nous ayons surestimé la menace, mais toujours est-il que nous étions à même de constater les résultats.

Spitfire, Mustang ou Thunderbolt, la psychose eut la vie dure. Rien n'y fit, pas même la distribution aux groupes de chasse, par les soins du centre d'essais de Rechlin, d'une circulaire technique donnant les caractéristiques du Thunderbolt. Il va de soi que Thunderbolt et Messerschmitt 109 y étaient mis sur pied d'égalité ; c'est tout juste si le second ne l'emportait pas sur le premier. Cependant, les pilotes qui se mesuraient tous les jours avec le Thunderbolt étaient d'avis différent. Nos constatations s'inscrivaient en faux contre les données diffusées par le centre de Rechlin.

Bientôt, la psychose Thunderbolt devint un danger public. Il suffisait qu'un pilote branchât sa radio et murmurât à mi-voix, sur la

---

(1) Thunderbolt, Trunkenbolt, jeu de mots intraduisible. unkenbolt signifie « poivrot ».

longueur d'onde réservée à la chasse : « Attention ! Thunderbolt derrière moi », pour qu'aussitôt la formation commençât à zigzaguer. Personne ne conservait plus ses distances, on changeait de position, renonçant à se couvrir mutuellement ; les derniers avions se détachaient du groupe, leurs pilotes, affolés, ne prêtaient plus attention aux faits et gestes du leader ou grillaient les consignes dans les évolutions. Avant même que le danger fût réel, la pagaïe se mettait dans la formation.

C'est ce qui m'arriva, un jour que je volais à l'aile droite de mon escadrille, isolé et sans couverture. J'étais en train de rassembler mon troupeau ; je me retournai, appelai les pilotes les uns après les autres. Au lieu de serrer les coudes, les sections s'égaillaient dans tous les azimuts. Une fois de plus, un pilote avait lancé dans l'éther la phrase fatidique :

— Attention, Thunderbolt derrière moi !

Le temps de faire un tour d'horizon, je me retrouvai à 8 000 mètres, perdu dans le ciel bleu. Mes camarades d'escadrille avaient tous piqué vers la terre. Personne, j'étais seul...

Préoccupé par la recherche des avions qui devaient me couvrir, j'avais raté le coche : les autres avaient décampé. Dieu sait si je les approuvais ! Derrière moi, des Thunderbolt, quarante à cinquante, dansaient la gigue. J'étais, bien entendu, repéré. Ils formaient barrage, en

altitude, pour protéger les bateaux de débarquement.

Quand les Messerschmitt avaient détalé, les autres n'avaient pas bougé. Moi, le treizième, je faisais le poireau et réfléchissais :

« Cette fois, mon vieux Henn, ce sera ton dernier combat. Il te reste le temps de dire ta prière. Tu as le choix entre prendre un bain dans la rade de Nettuno ou te faire descendre au-dessus de la campagne romaine. Il est trop tard pour aller te cacher dans le nuage qui flotte au-dessus du lac Nemi. Les jeux sont faits ! »

Je montai, face au soleil, cap au sud. Impossible de filer vers le nord, car, cinq cents mètres plus bas, les coucous à étoile se dirigeaient vers moi. Pour me faire plaisir, ils auraient sûrement consenti à descendre, si j'avais tenté un piqué. Ils s'approchaient tranquillement, sans se presser ; ils devaient être en train de tirer au sort qui aurait l'honneur de me donner le coup de grâce et d'accrocher à sa tunique la prochaine médaille. Même en tirant mal, ils ne pouvaient pas me rater. Ma dernière chance consistait à me faire du soleil un allié en me cachant dans ses rayons. Je fonçai droit sur lui, direction la mer, me disant, sans en être persuadé :

« Ils seront aveuglés, peut-être ? Ça les empêchera de mettre dans le mille, qui sait ? »

Erreur ! Les premières rafales me passèrent sous le nez.

Décidément, en Amérique, ils ont non seulement des avions supérieurs aux nôtres, mais leurs lunettes noires sont aussi de première qualité ! J'esquissai un virage à gauche, en montant, me retournai sur mon siège et restai bouche bée. Sur ma droite, un autre groupe de Thunderbolt fonçait sur moi, le dos au soleil. Je ne l'avais pas vu ! La ruse dont j'entendais me servir pour sauver ma carcasse se retournait contre moi. L'aveuglé c'était moi et non les cow-boys !

Derrière, arrivait un autre groupe. Un vrombissement... les Thunderbolt défilaient à ma hauteur et les rafales léchaient les tôles de mon appareil. Les balles crépitaient sur le fuselage ; on eût dit une trombe d'eau s'abattant sur un morceau de tôle.

Mon M. n'obéissait plus aux commandes : plus de manche, plus de palonnier. Par miracle, j'étais indemne, mais mon appareil, désemparé, piquait du nez, tournant, virevoltant comme une feuille morte.

« Fini, mon vieux Henn ! Cette fois, tu es foutu ! »

Le badin fonctionnait encore ; une marque rouge indiquait la vitesse limite à ne pas dépasser : 720 à l'heure. Au delà, les ailes risquaient à tout moment de se détacher.

L'aiguille s'en rapprochait inexorablement, plus près, toujours plus près, d'un mouvement lent et régulier. Un nouveau bond : la marque était franchie. Entre mes jambes, le manche ballotait comme un jonc. A travers le pare-brise, je voyais la terre grandir, à des kilomètres de distance ; elle venait à moi, prête à m'étreindre et à m'engloutir..

« Fini, Peter Henn... Cette fois, ça y est ! Une pensée pour le Bon Dieu, pour ta mère, pour ta fiancée. Ferme les yeux, la terre t'attend. »

Parfaitement lucide, rien ne m'échappait ; jamais je n'avais été aussi calme, j'arrivais même à penser :

« Si seulement tu pouvais tirer sur le manche, une seule fois, une seule, pour empêcher la casserole de poursuivre sa chute. Une seconde de vol en palier suffirait pour te permettre de sauter. Si tu restes dans la carlingue, tu es frit. Essaye encore, essaye, le dernier mot n'est peut-être pas encore dit ? Tire ! Qui sait ? l'avion aura peut-être un sursaut, si peu que ce soit. Si tu tiens à ta peau, si tu veux revoir le soleil, l'horizon, et non cette terre qui monte à ta rencontre, tire ! Le moment est venu. Rassemble tes forces, bande ton énergie, même si tes ailes doivent se décrocher. Un simple petit coup de nez de ton M., une pichenette, un rien suffisent... »

Des deux mains, je me cramponnai au manche, tirai comme un sourd, les pieds calés dans les étriers du palonnier, tendu comme un ressort qui refuserait de se rompre. Le manche était le fétu auquel je m'accrochais. Des pensées incohérentes me traversaient l'esprit en l'espace de quelques secondes, à la façon des bolides sur les autodromes.

« Que c'est beau l'aviation, tout de même ! »

« Tire, tire, tire encore... »

Une légère secousse ébranla l'avion, un mouvement presque imperceptible souleva le nez de l'appareil.

« Maintenant, maintenant, saute ! Il faut que tu sautes, il le faut. »

Une voix intérieure ne cessait de le répéter, toujours plus pressante.

Ce qui se déroula ensuite échappe à mon entendement. Mes mains accomplirent une série de gestes d'une étonnante précision : elles rejetèrent le cockpit, débouclèrent la ceinture, détachèrent le casque, arrachèrent le masque à oxygène, me hissèrent hors de mon siège.

Un coup... une secousse... une envolée... fini le cauchemar !

Plus de bruit de moteur, plus de sifflement de balles, plus de chute, mais le calme, le grand calme. Je ne me rendais pas compte que je planais. Au début seulement, lorsque mon corps avait été projeté hors de la carlingue, mes

oreilles bourdonnaient, un voile noir était passé devant mes yeux et j'avais eu le souffle coupé. Maintenant, j'étais de nouveau lucide, redevenu moi-même.

La même voix intérieure répétait :

« Tu tombes maintenant, comme une pierre, de sept mille mètres. »

Une succession d'images défilait devant mes yeux, impossibles à fixer.

Le ciel, la terre, le ciel, la terre, le ciel, la terre...

Un balancement silencieux, un tourbillon muet...

« Tu es le centre du monde, le pivot autour duquel tout tourne. Tu tombes, décrivant une magnifique trajectoire ; en avant, en arrière. Tu as sauté dans le néant, tu flottes dans l'air, perdu dans un abîme de silence. Peter Henn, tu dois te laisser tomber longtemps, longtemps. Si tu tires maintenant sur ta poignée de parachute dont le sac te bat les reins, tu mourras asphyxié, par manque d'oxygène. Tu es trop haut dans le ciel ».

Dieu, comme j'étais lucide !

« Surtout ne tire pas, Peter Henn, laisse-toi tomber en chute libre. L'atmosphère respirable commence beaucoup plus bas, à 4 500 mètres. Retiens-toi de respirer, il le faut ; tombe, tombe encore... »

Le film continuait à courir sous mes yeux : le ciel, la terre... le ciel, la terre...

Je n'éprouvais aucun vertige et tournais comme une toupie, perdu dans le bleu, plus calme que jamais, laissant le ciel et la terre se balancer à leur guise.

« Tu as le temps, tu as tout ton temps, Peter Henn. Ton parachute te bat les reins. Chaque fois que tu accomplis une pirouette, tu le sens. Tu vois, il est là ; il colle à toi, le vent ne l'a pas arraché, rassure-toi. »

Les secondes passaient, qui me paraissaient des heures, et le tourbillon semblait ne jamais devoir cesser.

« Laisse-toi tomber... Attends encore... Patience ! »

Brusquement, je me rendis compte que mes bras et mes jambes étaient écartés de mon corps. Je revis la croix, au bord de la piste de Toscania, au-dessus de laquelle, une demi-heure plus tôt, j'avais pris mon envol :

« L'Américain aussi tombait, les bras écartés, comme toi. »

L'angoisse me serra la gorge et une sueur froide m'inonda.

« Maintenant, le moment est venu. Ouvre ton parachute... il faut qu'il se déploie. »

Je voulus ramener mes bras contre mon corps, mais ne pus y parvenir ; j'étais brisé comme si l'on m'avait roué de coups. Mes

doigts étaient glacés et mes mains engourdies ; j'avais perdu mes gants ; des crampes me nouaient les poignets et mes jambes n'obéissaient plus, flottant derrière moi, inertes comme une traîne.

« La poignée, il faut que tu l'atteignes. Elle est à gauche, côté du cœur. Saisis-la avec ta main droite... cramponne-toi et tire... Tire, mais tire donc ! Qu'est-ce que tu attends ? Pourquoi ne la trouves-tu pas ? Elle est pourtant là, sur le harnais. C'est sa place... Il faut que ton parachute s'ouvre, sinon, comme l'autre, tu iras t'écraser au sol...

Et toujours les images, désespérément identiques : le ciel... la terre... le ciel... la terre.

Soudain, sur ma cuisse, je vis s'ouvrir la poche droite de ma combinaison. Le rabat flottait : un objet noir s'échappa : ma pipe, et me frôla le visage, filant verticalement vers le ciel. Instinctivement, j'avançai la main pour la rattraper, la reprendre. Tout à coup, je sentis sous mes doigts un objet métallique, un anneau : je m'y cramponnai de toutes mes forces et tirai... tirai... tirai... Je vécus la pire seconde de mon existence.

Ma main tenait encore la poignée quand j'aperçus un fil de fer, long d'une quarantaine de centimètres, qui pendait, arraché.

« Malheureux ! tu as tiré trop fort ! Dans ta terreur panique, tu as rompu le système de dé-

clenchement. La cordelette de sécurité a lâché et le parachute ne s'ouvre pas. Il est toujours là, dans ton dos, plié dans son sac. Tu vois, tu le sens qui te bat les reins... »

Le ciel... la terre... le ciel... la terre.

La ronde continuait.

« Si seulement le balancement voulait cesser ! Maman... maman... »

Brusquement, alors que le film de ma vie se déroulait une dernière fois devant mes yeux, un objet blanc apparut entre mes jambes, sorte de duvet immaculé, puis un claquement retentit comme un coup de fouet.

« Ton parachute, Henn ! Ton parachute ! Il s'ouvre. Merci, mon Dieu, merci ! »

Une secousse, un coup de tonnerre, une douleur subite à hauteur de la ceinture : je flottais dans l'air. Le film était arrivé à bout de course.

Le ciel et la terre reprenaient leurs places respectives. Au-dessus de ma tête, une cloche blanche, une circonférence éblouissante, me soutenaient, me cachant l'azur et les nuages. En bas, sous mes pieds, la terre à laquelle je venais, une fois de plus, d'échapper s'étalait à des kilomètres de distance. Un silence profond, intégral, m'enveloppait, sensation unique et inoubliable. L'enveloppe de soie ondulait, me transportant ; j'étais accroché par la ceinture

comme lorsque j'étais enfant et que je montais en balançoire.

Je regardais vers le bas ; la terre était grise et immense, sans bornes et sans frontières, tapis ponctué de taches, de bandes, de cercles et d'anneaux. Je me faisais l'effet d'être en équilibre sur une branche et, brusquement, j'agrippai les suspentes. J'avais le temps de reprendre lentement mes esprits ; quatre mille mètres me séparaient encore du sol : un bon quart d'heure de chute. Le parachute accusait un fort balancement. Je tentai de me rassurer :

« Il faut bien qu'il se balance ; mes soixante kilos ne suffisent pas à le tirer. Je n'utilise pas complètement la surface portante. »

Droite, gauche, droite, gauche : balancement régulier, oscillation de métronome. Quand les mouvements de la soie prenaient trop d'ampleur, j'agitais les jambes pour les freiner.

Tout à coup, jetant les yeux de côté, j'aperçus des avions qui patrouillaient autour de moi : des Thunderbolt ! Ils balançaient les ailes. Avec ma main gauche, je saisis les suspentes et, de la droite, je leur fis signe. Les autres s'en aperçurent et se mirent à tanguer. L'un d'eux s'approcha.

« C'est sans doute toi qui m'a descendu. D'où viens-tu ? Du Texas, du Kentucky ou de l'Alabama ? Qui que tu sois, je te félicite. Franchement, tu m'en as bouché un coin ! Joli

travail ! Du sur mesure ! Dans notre métier, c'est l'élément surprise qui fait tout. Le premier qui tire a droit à un sursis. Mon parachute s'est ouvert, je m'en suis tiré. N'aie pas de remords, je vis ! Ce soir, en rentrant, n'oublie pas de boire à ma santé. J'y tiens ! A Naples, le vin est particulièrement bon, j'en parle en connaissance de cause. Alors, une tournée à ma santé, compris ? »

Le Thunderbolt ne cessait de tourner et m'accompagnait. Parfois, j'avais l'impression d'apercevoir le pilote et il me semblait qu'il riait :

« Ris donc ! Moi je ris jaune ! Qui sait ? Peut-être nous rencontrerons-nous demain. Cette fois, j'ouvrirai les quinquets, mon bonhomme, c'est moi qui te le dis ; j'essaierai de me montrer à la hauteur. Maintenant, suffit, rentre chez toi ! A force de tourner, tu vas finir pour me donner le vertige. Si cela se trouve, je suis le premier que tu envoies au tapis. Entre nous, si c'est le cas, je n'ai pas de quoi être fier. Etre abattu par un bleu ! Malgré tout, chapeau bas ! Tu le mérites ! »

Je fis un nouveau signe de la main, en guise d'adieu.

Le Thunderbolt ne me quittait pas d'un pouce, virant, tournant, battant des ailes, continuant à danser comme un ludion.

« Reste où tu es, malheureux, sinon tu risques de faire un trou dans mon « parapluie ».

Au même moment, je levai la tête vers la cloche de soie et ne pus retenir un cri d'effroi :

« Miséricorde ! »

Un quartier avait lâché, une moitié d'abord, mais la fente s'agrandissait sans cesse, dans un froissement d'étoffe. Elle remontait lentement vers la « cheminée ».

« Il ne manquait plus que cela ! Heureusement que les coutures sont solides, elles sont renforcées d'une bande de toile. Latéralement, la fente ne peut pas s'étendre ; seulement verticalement, vers la cheminée, ceinturée elle aussi d'un cercle d'étoffe. Elle tiendra, j'en suis sûr. »

Le parachute était encore complètement déployé mais, de plus en plus, il accusait du ballant. Au vent qui me balayait le visage, je remarquais que la vitesse de chute s'accroissait.

Sous mes pieds, au lieu de terre, la mer scintillait. J'étais à trois mille mètres au-dessus de la baie de Nettuno, surplombant les navires de la flotte de débarquement.

« Cette fois, tu ne coupes pas au plongeon. Cette maudite fente doit bien avoir une origine. As-tu tiré trop tôt, ou bien la soie était-elle humide ? »

Je me souvins qu'avant l'envol mon cockpit était resté ouvert et que, la nuit précédente, il était tombé quelques gouttes de pluie.

« Pas de doute, c'est bien cela. L'eau a coulé

dans la carlingue, sur le parachute posé sur le siège du poste de pilotage. Le sac s'est imbibé, la soie aussi et maintenant tu en supportes les conséquences. Cependant, inutile de jeter le manche après la cognée, rien n'est encore perdu. Attention seulement à la suite ! »

Levant les yeux, j'aperçus, de l'autre côté du dôme de soie, une nouvelle fente, toute petite encore. Des fils pendaient et l'accroc s'agrandissait de seconde en seconde, à chaque balancement du parachute, avec le même bruit d'étoffe froissée. Je fermai les yeux, oubliant le Thunderbolt qui poursuivait son tour de valse.

« Mon Dieu, pourquoi ? Ça ne finira donc jamais ? Si seulement je pouvais déjà être en bas ! »

Toujours le même mouvement de pendule régulier, monotone, endormant. Je jugeais de ma vitesse de chute aux réactions de mon estomac. Tantôt elle s'accroissait, tantôt au contraire, elle diminuait pour grandir à nouveau. Le parachute, à moitié flasque, claquait comme un drapeau, s'incurvant vers l'intérieur, glissant latéralement comme une baudruche à demi gonflée.

Puis, sous l'action d'une saute de vent, je le voyais se développer, s'épanouir comme une corolle, se maintenir. Quelques minutes plus tard, chaque fois que le vent le faisait dériver, il se déformait, d'abord sur le bord, puis le flou

gagnait vers le haut ; le « parapluie » glissait jusqu'à la prochaine secousse. Et la comédie recommençait.

« Il faut que la couture de la cheminée tienne jusqu'au bout. Ma seule chance de survie, c'est cette bande de toile. Le quartier gauche est déchiré, de bas en haut, et celui de droite également. Seules les deux bandes maintiennent la cohésion de l'ensemble, celle du pourtour et celle de l'ouverture. Si, par malheur, elles viennent à céder, le parachute se fermera comme un piège, avec un claquement brusque. D'un seul coup la soie lâchera et tu te promèneras dans l'éther avec deux bouts de chiffon attachés à l'épaule. Il ne restera de toi qu'une croix noire avec un matricule peint en blanc ! »

Mon peu de poids et ma petite taille n'exigeant pas du parachute des efforts trop lourds, les coutures tinrent bon.

Je n'étais pas encore sauvé, tant s'en faut ! Cramponné aux suspentes, je regardais la mer approcher.

J'avais l'impression de planer, à mi-chemin, entre deux mondes, dégagé des contraintes et des lois de la pesanteur. Je réfléchissais :

« Assis dans sa carlingue, on n'éprouve jamais le sentiment d'avoir tout à fait quitté la terre. On se sent simplement enfermé, isolé par des tôles et des vitres du monde extérieur. Aujourd'hui, je sais ce que cela veut dire. »

Je tentais de songer à autre chose, d'orienter mes pensées, mais n'y parvenais qu'à moitié. Mes jambes se balançaient dans le vide ; de temps en temps, la soie bruissait de manière inquiétante au-dessus de ma tête.

« Mon parachute est fendu en deux endroits ; le vent se rue dans les accrocs, si bien que tu tombes de plus en plus vite. En prenant contact avec le sol, tu vas sûrement te briser les os ! »

Instinctivement, sans même m'en rendre compte, je ramenai mes jambes, me tassant sur moi-même.

Un vent favorable me poussait maintenant vers la terre. Le parachute oscillait, tanguait, claquait, se tendait avant de reprendre son mouvement de balançoire.

« Encore quelques kilomètres et tu tomberas dans les lignes, Peter Henn. Il fait encore trop froid pour aller faire le bûcheron au Canada. »

J'attendais patiemment, anxieux de savoir où le vent allait me déposer. Au-dessus de la baie de Nettuno, je dérivais en direction des monts Albins, perdant rapidement de l'altitude. Le Thunderbolt venait de me quitter depuis quelques minutes ; l'avion se trouvait maintenant à portée de la flak allemande qui le canardait ; de temps à autre, un obus éclatait à proximité,

preuve que la D.C.A. ne tirait pas trop mal. Une dernière fois, à cinq cents mètres de hauteur, le parachute se mit en torche puis resta déployé. J'avais à peine le temps de réfléchir, tellement la terre se rapprochait à vue d'œil. Elle se ruait sur moi, à toute vitesse.

Je dépassai une ligne à haute tension puis aperçus un creux de terrain, profond de trois à quatre mètres et large de vingt, ombragé par un grand chêne-liège. L'arbre, le vent et le parachute s'étaient donné rendez-vous. Le dernier se dirigea droit sur l'arbre. Cette fois, il ne s'agissait plus d'un vol plané, mais d'une chute pure et simple. Mes semelles de bottes effleurèrent les branches, je repliai mes jambes et mis mes bras devant ma figure. Soudain, mon dos heurta violemment le tronc. Une douleur me parcourut les reins, à hauteur de la ceinture. Ouvrant les yeux, j'eus la surprise de me trouver suspendu à deux mètres du sol ; le parachute s'était largement étalé dans le feuillage. Je fus pris d'un accès de rage subite ; tirant mon couteau de la poche de ma combinaison, sans réfléchir, je sectionnai les suspentes qui me retenaient.

Voilà précisément ce que je n'aurais jamais dû faire. Tout à coup, à l'improviste, je tombai, les quatre fers en l'air et me foulai la cheville.

Ne réussissant pas à me relever, je pris ap-

pui sur le tronc et parvins à me remettre debout. Ma première parole fut pour jurer :

« Sacrée cochonnerie ! »

Descendre de huit mille mètres, indemne, malgré le saut et le parachute en lambeaux, pour se fouler la cheville en arrivant au sol, après une chute de deux mètres ! Perdu dans mes pensées, je ne remarquai pas que des curieux approchaient : des Italiens, bien entendu. Arrivés près de moi, ils me demandèrent :

— Américano ?

— No... Tedesco !

Leurs mines s'allongèrent du coup. Adossé au tronc, je tenais mon couteau à la main. Mon aspect était loin d'inspirer confiance, je le reconnais : cheveux en désordre, traits tirés par la fatigue. Une grimace de douleur me barrait le visage chaque fois que je posais le pied par terre ; j'avais des yeux fous et une lame à la main. Les Italiens reculèrent ; seules les femmes restaient sur place, des enfants accrochés à leurs jupes, me regardant de travers.

« Comment font donc ces gens ? On dirait que, pour eux, la guerre n'existe pas. Nous ne sommes pourtant qu'à cinq ou six kilomètres du front. »

Finalement, trois hommes s'avancèrent vers moi, m'accablant sous un déluge verbal. Je ne comprenais pas un traître mot, sinon « maledetto » et « aviatore ». Mes connaissances d'ita-

lien étaient plus que rudimentaires ; néanmoins, je sautai sur l'occasion, montrai ma jambe et le parachute accroché aux branches et lâchai un « maledetto » bien senti. On s'apitoya sur mon sort. Ensuite, je parvins à faire comprendre aux spectateurs que mon entorse m'interdisait tout mouvement et ils entreprirent de me porter. Du fond du cœur, je leur en sais encore gré. Ils m'avaient déjà soulevé lorsque l'un d'eux se mit à gesticuler comme un démon, montrant quelque chose de l'autre côté du ruisseau qui coulait dans le fond du vallon. Tous s'égaillèrent comme une volée de moineaux, me laissant seul. Je me demandais ce qui avait bien pu se produire, quand je les vis revenir avec un âne. On m'expliqua que je devais me hisser sur son dos.

« C'est ça, mes gaillards ! Vous êtes trop fainéants pour me porter. Le bourricot est arrivé à temps ! »

Pour la première fois, je riais ; les Italiens ricanaient, hochant la tête ; ils ne comprirent pas un mot de ce que je disais et m'aidèrent à monter sur la croupe de l'âne qui agita les oreilles. J'étais sceptique et n'avais qu'une confiance limitée dans mes sauveteurs. Lentement, le bourricot prit le trot ; je sentais ses os s'enfoncer graduellement dans mon postérieur. Plus nous avancions, plus je souffrais de cette position incommode. Je voulus descendre, mais

les Italiens m'en empêchèrent. Ils prenaient tellement à cœur leur rôle de Samaritains qu'ils me repoussaient sur l'échine de l'âne quand je faisais mine de me laisser glisser. Si je me mettais en colère, ils ricanaient, soulignant leurs arguments de « si... si », qui se voulaient convaincants. Je réfléchissais :

« Ils sont deux douzaines et ta cheville est foulée. Tu n'as rien d'autre à faire qu'à suivre le mouvement. »

La caravane déboucha finalement sur une route et l'on m'autorisa à descendre. On m'apporta du vin et, de mon côté, je distribuai aux enfants quelques tablettes de chocolat que je retrouvai dans une poche de ma combinaison.

Quelque temps après, apercevant une Volkswagen, je l'arrêtai et montai. Me retournant, j'aperçus une bande de marmots qui escaladaient le chêne-liège pour retirer le parachute qui y était resté accroché. Ils se poussaient de branche en branche et l'un d'eux tomba en criant.

M'adressant au chauffeur de la voiture amphibie, je lui dis :

— Avec la soie, le village va pouvoir s'habiller de pied en cap ; une belle collection de combinaisons et de culottes en perspective. Dommage seulement que le « parapluie » soit déchiré !

— D'où venez-vous, mon lieutenant ?

— D'en haut !

En même temps, je levai les yeux vers le ciel d'un air inspiré.

— Incident technique, sans doute ?

— C'est selon... Thunderbolt serait plus juste.

— Ici aussi, il faut bougrement faire attention. Les animaux arpentent la route de long en large et mitraillent tout ce qui bouge. Quand je conduis, j'ai toujours un œil qui regarde derrière et au-dessus et l'autre qui ne quitte pas le fossé.

— Jolie perspective !

— Où allez-vous, mon lieutenant ?

— A Toscania.

— Vous avez de la chance ! Moi je vais à Viterbo, je suis agent de liaison.

— Nous n'y sommes pas encore ! Avec les Thunderbolt...

Nous arrivions au prochain village et je demandai :

— Comment s'appelle ce « trou » ?

— Lanuvio ! Les autres se sont amusés à faire des cartons sur le panneau indicateur.

— Aha !

J'étais pensif. Quelques heures plus tard, j'arrivai à la base et fus accueilli par Sigi :

— Qu'est-ce qui se passe ? Tu traînes la patte ?

— Je suis descendu en parachute. Une pi-

rouette de sept mille cinq cents mètres. J'ai raté le coche, mais les Thunderbolt ne m'ont pas raté. Ils avaient le soleil dans le dos et me sont tombés dessus pendant que j'étais seul en l'air. Un autre groupe me talonnait.

— Le « vieux » a poussé une de ces hurlantes !

— Et pourquoi ?

— Parce que ton avion est foutu...

— Dis-lui que je l'...

— Il est justement au mess, dis-le lui toi-même !

J'appuyai sur la clenche de la porte, avançai de quelques mètres en boitant, puis saluai :

— Lieutenant Henn, retour de mission !

— Crétin ! Où est ton tacot ?

— En morceaux, commandant.

— Et ton parachute ?

— Egalement, commandant.

— Quoi ?

Il ouvrit de grands yeux incrédules, comme il l'avait fait quelques mois plus tôt, dans sa tente, à San Vito dei Normanni, et parut ahuri.

— Tu as de la veine, salopard. Nous venons justement de recevoir de nouveaux zincs. Va en choisir un dans le tas !

— Impossible, commandant.

— Tiens, et pourquoi, si on peut le savoir ?

Je souris et fis quelques pas avant d'exhiber ma cheville enflée.

— Tire-au-flanc ! File et repose-toi.

— A vos ordres, commandant.

Je montai dans ma chambre ; Sigi y était déjà, assis sur le bord du lit, en train de siffloter.

— Sigi ! En fait de savon, le « vieux » s'est montré aimable ou presque. Où as-tu été prendre qu'il avait l'intention de m'enguirlander ? Il ne m'a même pas demandé où je m'étais fait descendre.

Un grognement me répondit .

Je me jetai sur mon lit ; découvrant deux lettres sur la couverture, je pris les enveloppes, les regardai, puis dis à Sigi :

— Va chercher le toubib. Qu'il vienne bander ma guibolle !

Je profitai du départ de mon camarade pour lire les lettres que ma fiancée m'adressait. Elle parlait de tout et de rien, de ce qu'elle faisait et ce qu'elle souhaitait faire. Soudain, je dus m'arrêter, mes nerfs me lâchaient. C'était la réaction. Je revis tout à coup une ombre qui fonçait sur moi dans le soleil, les balles qui tambourinaient sur mon fuselage, puis la chambre se mit à tourner dans une sarabande infernale. Le film de la descente se déroulait à nouveau : le ciel... la terre... le ciel... la terre. Quand je rouvris les yeux, j'étais allongé sur mon lit, le regard rivé au plafond de la pièce. Une idée fixe me tourmentait.

« Surtout ne ferme pas les yeux, sinon tu

vas tomber ; tu entendras la soie claquer, tu reverras la fente et puis, en bas, la terre qui te tend les bras... »

La porte se rouvrit sur Sigi :

— Le toubib vient tout de suite.

— Mon vieux, quel cauchemar : j'ai tiré sur la poignée d'ouverture du parachute et, voyant un fil de fer cassé, j'ai cru que j'avais arraché une suspente...

— Comment veux-tu faire autrement ? Le fil de fer est précisément là pour être arraché. La sécurité consiste en deux œillets raccordés par un fil de fer, c'est tout. Quand tu tires dessus, tu le romps, le sac à « parapluie » s'ouvre ; le parachute extracteur sort et entraîne le grand. C'est l'affaire de quelques secondes. Tu devrais pourtant le savoir. On nous l'a expliqué des centaines de fois.

— Oui, maintenant, je me souviens. Mais, là-haut, je l'avais oublié. Je pensais sans cesse à l'Américain enterré à l'autre bout du terrain.

— Tes nerfs t'ont lâché, Peter. L'essentiel, c'est que tu sois là.

— Oui, mais je l'ai vu par le petit trou de la serrure.

— La prochaine fois que tu sauteras, tu sauras au moins comment t'y prendre.

— Je ne sauterai plus jamais ; je resterai dans la carlingue.

— Idiot ! Tout le monde dit ça, et puis,

quand on est dans la mélasse, on fait le plongeon comme les autres. Mieux vaut se balancer en parachute que de faire la feuille morte. En attendant que le toubib arrive, tu devrais dormir un bon coup. Laisse tes fameuses lettres d'amour où elles sont et étends-toi. Avec ta patte en compote, ça te fera pas de mal, au contraire !

— Donne-moi d'abord à boire...

— C'est juste, ça non plus ne te fera pas de mal...

Je fermai les yeux et m'endormis.

La chute continuait : le ciel... la terre... le ciel... la terre.

## XII

Pendant quelques jours, je traînai la patte. Impossible de voler. Mon pied était enflé et le moindre contact m'aurait fait hurler. Je restais tranquille dans mon coin, parlant le moins possible. Un soir, la porte du mess s'ouvrit sur un pilote américain. Il avait la tête bandée, sa combinaison était déchirée, tachée d'huile et de cambouis, son visage blafard et ses traits tirés. Exactement comme moi, une semaine plus tôt.

Le « vieux » fit les présentations :

— La flak l'a descendu au-dessus de Viterbo. Il a sauté d'une forteresse en feu. Sous-lieutenant.

Le commandant se tut quelques secondes, puis reprit :

— J'ai été le chercher dans la voiture qui le conduisait au camp de prisonniers. J'ai pensé que ça lui ferait plaisir de passer la soirée avec nous. Parmi vous, y en a-t-il qui sachent quel-

ques mots d'anglais ? Toi, Henn, vieux cancre, fais la conversation au copain d'en face. Dis-lui que nous l'invitons et qu'il n'a rien à craindre. Dis-lui aussi que nous n'avons pas l'intention de lui tirer les vers du nez. Nous laissons ça aux autres, ce n'est pas notre boulot. Ajoute que nous aimerions fêter avec lui son sauvetage.

Voilà bien le « vieux » ! Tantôt la main sur le cœur, une crème d'homme, et, parfois, une brute obtuse et bornée.

L'Américain restait immobile, examinant la salle et les assistants d'un regard plein de méfiance. Ses bras tombaient le long du corps, sa tête était légèrement penchée en avant et seuls ses yeux bougeaient.

Nous nous étions levés et regardions fixement l'inconnu dont la silhouette s'encadrait dans la porte. Un lourd silence régnait dans la salle à manger. Je pris la canne qui me servait à marcher, et me dirigeai vers l'Américain. Arrivé près de lui, je lui tendis la main, presque trop longtemps... Il ne la prit pas. Je lui fis signe, lui désignai une chaise et lui dis :

— *Please, take a seat.*

L'ordonnance avança le siège près de la cheminée, entre la chaise du « vieux » et la mienne.

Lentement, l'Américain vint vers moi. Il me regarda dans les yeux, puis, sans un mot, à son tour, il me tendit la main, s'assit et prononça :

— *Thanks... !*

Rassemblant mes vieux souvenirs d'école, j'engageai la conversation en anglais. A plusieurs reprises, un sourire éclaira le visage du sous-lieutenant. Tant bien que mal, nous nous comprenions. Je parlais de tout et de rien, du temps et de détails sans importance, de ce qui me passait par la tête. Mes camarades, assis en cercle, écoutaient. Nous nous regardions, l'Américain et moi, chacun restant sur ses gardes ; j'étais le seul à faire les frais de l'entretien. De mon côté, je m'efforçais de ne faire aucune allusion à la politique et à la guerre, orientant la conversation sur le seul point commun que nous eussions : l'aviation. Pour la première fois depuis son arrivée, un éclair brilla dans les yeux du sous-lieutenant ; il me regarda à la dérobée et désigna du doigt mon pied entouré de bandages.

J'expliquai :

— Vous voyez, comme vous j'ai sauté en parachute. Mes jambes ont pris ; vous, c'est la tête.

Mon vis-à-vis sourit et acquiesça. Nous avions trouvé un terrain d'entente, nous étions passés par les mêmes épreuves et cela créait un lien plus fort que tout ce qui pouvait nous séparer, la couleur respective de nos uniformes, entre autres. Nous nous racontions comment nous avions sauté, à grand renfort de gestes et de grimaces. Bientôt, nous fûmes si bien perdus

dans nos explications que nous oubliâmes presque où nous nous trouvions.

De temps en temps, le « vieux » demandait :

— Qu'est-ce qu'il dit ?

— Il me raconte comment il a sauté.

Je traduisais quelques phrases.

Comme moi, c'était la première fois que l'Américain sautait en parachute ; sachant par expérience quelles sensations on ressent lorsqu'on se balance au bout d'un fil entre ciel et terre, nous n'avions pas besoin de mots pour nous comprendre. Vu mes connaissances limitées en anglais, cela valait mieux.

A un moment, je lui dis :

— Ici, à l'autre bout de notre terrain, nous avons enterré il y a quelques semaines un de vos camarades dont le parachute ne s'est pas ouvert.

— D'où venait-il ?

— De Sardaigne. Il appartenait à une formation de Marauder. L'avion a explosé en vol. Il a été le dernier à sauter, comme vous tout à l'heure.

Le sous-lieutenant se tut et baissa la tête. Jetant un coup d'œil sur Sigi, je le vis rougir comme une pivoine.

— Nous l'avons inhumé sur place et avons planté une croix sur sa tombe.

— *Thanks !*

Nouveau silence. Pour le rompre, je lançai :

— *Let's go, boy.* Maintenant, trinquons à la santé de votre parachute et du mien ; c'est grâce à eux que nous sommes ici, vous et moi.

Le copain d'en face leva son verre et but. La conversation tournait exclusivement autour de l'aviation, du pilotage, et je me demandais avec curiosité ce qu'il allait répondre à certaines questions que j'entendais lui poser.

— Que pensez-vous de notre Messerschmitt ?

Ma question le surprit et je le vis réfléchir. Il se tut un instant, puis lança :

— Nous sommes heureux de voir aussi rarement vos Messerschmitt.

Réponse habile ! Libre à nous de l'interpréter à notre manière. Je m'attendais à la question suivante, la sienne :

— Et vous, que pensez-vous des forteresses ?

L'Américain souriait, il semblait deviner la réponse.

— Nous, nous regrettons de les voir aussi souvent !

Le sous-lieutenant éclata de rire et l'hilarité devint générale. Soudain, le silence se fit. Mes camarades et moi, nous nous regardions d'un air gêné. Nous venions d'avouer ce que nous avions l'intention de cacher !

L'Américain remarqua notre embarras et enchaîna avec tact :

— Je suis stupéfait ! Jamais je n'aurais pensé

que ce soir on m'inviterait à dîner dans un mess d'officiers allemands ! C'est une surprise à laquelle je ne m'attendais pas !

Je traduisis. Le « vieux » s'écria :

— Henn ! Dis-lui de notre part qu'il n'a pas lieu de s'en faire. Demande-lui un peu s'il se figure que les Messerschmitt sont pilotés par des cannibales.

Le sous-lieutenant éclata de rire :

— Non...

Puis, après un silence, il ajouta :

— Tout ça c'est la propagande.

— Tout juste ! Du bourrage de crâne.

Je pensais aux communiqués et à certains articles du journal « Das Reich ».

— Si la propagande n'existait pas, nous ne serions pas ici, vous avec votre tête en compote et moi avec mon pied en marmelade.

L'Américain laissa entendre qu'il partageait la même opinion.

A ce moment, Gunther eut une idée. Il brancha la radio et prit le poste militaire américain de Bari. Les Andrews Sisters chantaient un swing. Le sous-lieutenant marqua le rythme et se mit à siffloter ; il paraissait aux anges. Puis, à la fin du morceau, pendant que le speaker annonçait le prochain disque, discrètement, il siffla les premières mesures de « Lili Marlène ».

Ce fut un éclat de rire général. Nous savions

qu'aucun pilote de l'armée américaine n'ignorait cette rengaine de chez nous. Décidément, lui et moi étions en sympathie. Tout à coup une sentinelle apparut dans la porte :

— Ordre du corps d'armée, je viens chercher le prisonnier.

Il n'avait pas compté sur notre commandant. Celui-ci se dressa :

— Qu'est-ce que tu veux ? L'Américain ? Tâche de filer, sinon je te botte les fesses !

— On l'attend à l'état-major de Viterbo, pour l'interrogatoire !

— Bon, suffit. Nous le conduirons nous-mêmes demain matin. Et maintenant, transforme-toi en courant d'air !

La sentinelle disparut dans la nuit.

Le sous-lieutenant me demanda :

— Etait-ce un SS ?

Il était tout pâle.

Je fis non de la tête et traduisis :

— Il demande si la sentinelle appartenait aux SS.

Silence, puis la voix du commandant :

— Qu'est-ce qui lui fait penser à la SS ? Ces gens-là n'ont pas à s'occuper de lui.

L'Américain paraissait désorienté. Il murmura :

— *Perhaps* ?

— Non, il n'y a pas de *perhaps* ; tranquillisez-vous. L'homme est un adjudant de la Luftwaffe,

il venait vous chercher pour vous conduire à l'état-major de l'aviation et non chez les SS. Vous faites partie du personnel volant, les SS n'ont rien à voir avec vous. Ils cherchent toujours à se mêler de ce qui ne les regarde pas, mais, en ce qui vous concerne, la chose est claire. Vous dépendez exclusivement de la Luftwaffe.

Je réfléchissais :

« Comment se fait-il que cet inconnu ait peur des SS ? Qu'est-ce que cela signifie ? On a dû attirer son attention là-dessus, car il est impossible qu'il y ait pensé tout seul. »

J'avais beau chercher, je ne trouvais aucune explication valable.

Maintenant, nous chantions en chœur des chansons d'aviateurs. Elles avaient sans doute fait impression sur le prisonnier, car, de son côté, il essaya de nous montrer ses talents de chanteur. Le résultat fut lamentable et Sigi formula ainsi son opinion :

— Il chante faux comme une poêle à frire.

Ça n'avait aucune espèce d'importance. Parmi nous, certains chantaient aussi mal que lui.

Sur le coup de minuit, le « vieux » se leva, légèrement titubant :

— Maintenant, les enfants, buvons à la victoire !

Tout le monde se dressa, à l'exception de l'Américain qui me demanda :

— *What's the matter ?*

Le commandant intervint :

— Qu'est-ce qu'il veut encore ?

— Savoir de quoi il retourne.

— Dis-le-lui ; nous buvons à la victoire !

Je traduisis.

Le sous-lieutenant quitta sa chaise, mais posa son verre sur la table. Ses traits se durcirent et ses yeux devinrent fixes, puis il prononça :

— Je boirai, moi aussi, à la victoire. Vous pensez à la vôtre, moi je pense à la mienne.

— D'accord, s'exclama le commandant, entendu ! Lui boit à la bannière étoilée... et nous .... enfin. *Prosit !* Les enfants !

Les toasts une fois portés, la conversation glissa sur le terrain politique.

Le sous-lieutenant déclara :

— *Germany is handicapped...*

Je traduisis aussitôt et chacun en convint.

— *Germany started this war...*

Là, nous n'étions plus d'accord. Quelques-uns protestèrent bruyamment, d'autres haussèrent les épaules, le reste prétendit le contraire. Mais l'Américain défendait son point de vue.

— *Germany will never win...*

La phrase était lancée, calmement, de sang-froid. Il l'avait lâchée négligemment, mine de rien, avec un sourire qui aurait pu être blessant, mais qui se voulait indifférent. Personne

ne le prit au sérieux. Cette fois, il était inutile que je traduise, tout le monde avait compris.

Le commandant se taisait, Gunther et Walter aussi. Sigi se grattait le nez ; moi-même je me demandais ce que je devais dire. L'Américain était assis sur sa chaise, les jambes allongées, les mains dans les poches, et souriait béatement.

Enfin, le « vieux » prit la parole :

— La politique, c'est de la... Ceux qui s'en mêlent sont des saligauds !

La situation était sauvée !

L'Américain murmura :

— *That's true*, et opina du bonnet.

La fête continuait ; le sous-lieutenant en oublia les SS, son saut en parachute et sa présence dans un mess d'aviateurs allemands. Il tenait vaillamment son rôle, verre en main. Dans le courant de la soirée, je lui demandai si les aérodromes de Foggia avaient été agrandis.

La réponse vint :

— *I don't know Foggia !*

En quelques secondes, les fumées du vin s'étaient dissipées. En voilà un qui ne perdait pas le nord ! Pourtant, Dieu sait si ma question était innocente et totalement dénuée d'intention. Je tenais seulement à savoir si la piste se trouvait dans le même état que lors de l'atterrissage que j'y avais fait quelques mois auparavant. Sans doute, les autres étaient-ils dûment

chapitrés comme nous l'étions nous-mêmes et invités à tenir leur langue en toute circonstance.

Tous, autant que nous étions, nous savions pertinemment qu'il était venu de Foggia avec sa forteresse ; malgré tout, nous nous contentâmes de sa réponse.

Le « vieux » amorça un changement de direction :

— Dis-moi, boy. Tu étais certainement à Tunis, ou bien tu y es passé. Est-ce que, par hasard, tu n'aurais pas connu une certaine Hasiwa, au Achmed-Bar ? Sacré châssis ! Si, un jour, tu vas là-bas en permission, va la voir et dis-lui bien des choses de ma part. Impossible de lui envoyer des cartes postales d'ici... Maintenant, c'est vous qui y êtes...

Le commandant réfléchit une seconde et enchaîna :

— Mais, qu'est-ce que je raconte, bon Dieu ! Dommage, mon vieux, toi aussi, tu es fait comme un rat. Pas question de reprendre le train demain et de rentrer chez toi ! Maintenant, soyons sérieux : peut-être as-tu pris ma succession auprès d'Hasiwa ?

Comment traduire cela ? Après quelques secondes d'hésitation, me tournant vers le sous-lieutenant, je lui demandai :

— Vous n'auriez pas, par hasard, connu miss Hasiwa, du Achmed-Bar ?

— *No... sorry... never saw her !*

Le « vieux » éclata de rire.

— Tu ne sais pas ce que tu perds, c'est moi qui te le dis.

Autour de la table, le cercle s'était refermé ; nous chantions en chœur des chansons allemandes que l'Américain accompagnait d'un texte anglais. Il chantait à pleine voix et faux, s'arrêtant de temps en temps pour marmonner entre ses dents. Vers trois heures du matin, l'un de nous proposa :

— Maintenant, buvons un dernier verre à la santé de la paix.

Avant que j'aie eu le temps de traduire, le sous-lieutenant s'était levé et ses paroles retentirent dans le silence :

— *Next year...*

J'en restai bouche bée. Il est vrai que, depuis un certain temps, je me demandais si l'Américain ne comprenait pas plus ou moins l'Allemand. Sa réaction aussi soudaine me jetait dans un cruel dilemme. Sigi lança d'une voix solennelle :

— Camarades, profitons de la guerre, la paix sera encore pire...

Pour clôturer la séance, en guise d'adieu, on lança les verres vides contre les murs où ils allèrent s'écraser. Coutume barbare, certes, indigne de civilisés ; l'un de nous avait commencé et nous l'imitions, sans réfléchir, car nous

étions assaillis par de sombres pressentiments. Seul l'Américain reposa le sien sur la table et sourit. Il resta vide...

Le lendemain matin, l'Américain partit pour Viterbo. Avant de nous quitter, il me remit un papier avec son adresse en Amérique, que je glissai dans mon portefeuille à côté de la plaque matricule de son compatriote inconnu. Puis je l'accompagnai jusqu'à la voiture et nous nous serrâmes la main. Une dernière fois, il me remercia et je fus le dernier à lui faire signe quand l'auto démarra.

J'envoyai l'adresse et la plaque chez moi en Allemagne. Quinze jours plus tard, des mines, des bombes explosives et incendiaires s'abattirent sur ma ville natale, lancées par des forteresses. La maison brûla jusqu'aux fondations, le bout de papier aussi. Ironie du sort !

## XIII

Un beau matin, le commandant m'appela :

— Henn, je t'emmène ; emporte ta béquille, nous partons pour Rome. Prends aussi ton rasoir et ta brosse à dents, mais laisse le reste. On part en excursion !

Sans savoir ce qui m'arrivait, je raflai ma brosse à dents et mes affaires et rejoignis le « vieux ». Il faisait froid en ce mois de février 1944. Nous filions en voiture découverte, sur la route de Viterbo-Rome, serrés dans nos manteaux de cuir et enfouis sous des couvertures.

Au bout d'un certain temps, le commandant me fit brusquement observer :

— Regarde donc en l'air ! Qu'est-ce qu'on entend ? Drôles d'oiseaux, tu ne trouves pas ?

— Les appareils ressemblent aux vieux Messerschmitt 109, série Emile. Ailes carrées, museau pointu, fuselage massif. Qu'est-ce qu'ils peuvent bien faire par ici ?

— Impossible ! Dans notre secteur, aucun

nouveau groupe n'est venu s'établir au cours de ces dernières semaines. Je le sais. Curieux ! On dirait qu'ils ont une prédilection pour la route. Franchement, je n'aime pas ça.

Quelques secondes plus tard, les avions arrivaient droit sur nous et ouvraient leur robinet à balles. Bzz... flac... Les rafales claquaient sur l'asphalte.

— Henn ! Dehors ! Et vite. Dans le fossé !

Le commandant écrasa la pédale de frein, et nous rejetâmes nos couvertures. En moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire, nous nous jetions à plat ventre au fond du fossé.

Je balbutiai :

— Ce ne sont pas des Messerschmitt, commandant !

— Gros malin ! Décidément, rien ne t'échappe. Rentre la tête, les voilà qui reviennent ! Bon sang, j'ai oublié d'arrêter le moteur. Si ces cochons-là mettent dans le mille, tu vais voir le joli feu d'artifice : tant pis, nous irons à Rome à pied !

Je pensais surtout à ma patte endommagée et priais le ciel. Une grêle de balles s'abattit, passant au-dessus de nous, un bourdonnement, des sifflements nous emplirent les oreilles, une balle perdue hulula au-dessus de nos têtes et ce fut tout. Quatre appareils à « casserole » rouge, au long nez, des étoiles à cinq branches

peintes sous leurs plans, passèrent en trombe.

Je m'écriai :

— Des Mustang !

— Dernier modèle, sans doute : création de printemps...

— Les vaches, explosa le commandant, quand je pense que deux aviateurs comme nous ont dû plonger le nez dans la terre. Ils ont tous les culots ! En plein jour, ils se baladent derrière le front, mitraillant et canardant ce qui leur tombe sous la patte. Une chose, cependant : deux de ceux qui les pilotent sont sûrement de la dernière couvée. Il n'y a que des bleus pour faire un boucan pareil ! Et maintenant, attention avec notre caisse à porcelaine !

Nous repartîmes. La grand-route Viterbo-Rome était dans un fichu état. Depuis des semaines, des régiments de tanks l'empruntaient pour gagner le front. Rommel était en route avec ses Panther ; chargé de réduire avec son corps blindé la tête de pont de Nettuno, il arrivait directement du midi de la France. Impossible de transporter les « joujoux » par la voie ferrée. Dans le centre de l'Italie, les gares étaient presque toutes rasées. On sacrifia donc sans barguigner des tonnes et des tonnes d'essence et les Panther roulèrent de Marseille jusqu'à Aprilia. Il va de soi qu'on entendait les

faire descendre plus bas, si possible. Tel était du moins le projet de Kesselring.

Sans cesse, nous dépassions des tanks ; pendant ce temps, les pilotes des Lightning d'observation mouchardaient au-dessus de la route, appuyant sur le déclic de leurs cameras, comptant les chariots, observant à loisir les positions de regroupement du corps blindé. Une fois les Lightning rentrés à Foggia, il n'y avait plus qu'à tisser la descente de lit.

Après avoir traversé Rome, du nord au sud, roulant sur la via Appia Nuova, nous passâmes à Frascati, nous dirigeant vers les monts Albins, par Castel Gandolfo, Albano, Genzano, avant de nous arrêter au bord du lac Nemi.

Un état-major allemand s'était installé dans une vieille ferme autour de laquelle on avait creusé un fossé abri. On m'y affecta, mais j'avais l'impression très nette que j'étais en surnombre.

Le « vieux » me consolait :

— Tu en as pour quelques jours à peine ; tu es pour ainsi dire en permission, le temps que ton pied guérisse et que tu puisses de nouveau piloter ton Messerschmitt.

Je riais jaune, car cette perspective était loin de m'enchanter. Officier de contrôle, j'étais chargé de diriger par radio la chasse allemande engagée au-dessus de la tête de pont. Je me con-

solais en me disant : « Au moins, tu vas pouvoir te payer du bon temps. »

Ah ! malheureux ! Si j'avais su !

Un colonel me fit appeler :

— Lieutenant Henn, vous commanderez une section de transmission. Vous aurez sous vos ordres dix hommes, un adjudant et une voiture radio. En plus, on vous donnera un périscope de campagne à fort grossissement. Vous allez établir votre poste d'observation dans une tranchée creusée à mi-pente, en dessous de notre P. C. Disposant de deux lignes téléphoniques, vous nous tiendrez au courant de l'activité déployée par notre aviation et par celle de l'ennemi. Une des lignes aboutit à mon bureau, l'autre à l'état-major qui utilisera vos renseignements.

— Compris, mon colonel !

Mes gens étaient déjà là. La voiture radio également. Ensemble, nous descendîmes les lacets serpentant au flanc de la Rocca di Papa. Nous nous arrêtâmes sur un contrefort et mes hommes creusèrent un trou, long de quatre mètres et profond d'un mètre cinquante. La voiture radio fut dissimulée dans un chemin creux ; une fois le véhicule bien camouflé, on hissa l'antenne.

— Votre poste d'observation se servira de la longueur d'onde courte de la chasse. Votre indicatif sera « Puma 8 ». Quand nos formations

prendront l'envol, regardez l'état du ciel et communiquez-nous vos observations et vos suggestions.

— Compris, mon colonel !

— Dès demain matin, vous prenez votre faction !

— De quelle heure à quelle heure ?

— De l'aube au crépuscule !

— Parfait, mon colonel.

Le « vieux » prit congé de moi.

— Amuse-toi bien, Henn.

— Et vous, attention aux Mustang !

Demeuré seul avec mes bonshommes, j'appelai l'adjudant :

— Dites-moi, maintenant que tout est en place, il serait temps de chercher un cantonnement.

— C'est facile, mon lieutenant. Là-bas, dans le creux que vous apercevez, il existe plusieurs petits pavillons de week-end. On va en réquisitionner un ; les propriétaires sont partis et les maisons sont vides.

— Parfait ; maintenant, procédons à une inspection générale !

Je trouvai exactement la maison de mes rêves : une petite bicoque assez grande pour abriter nos lits de camp. La question du ravitaillement une fois réglée, on alluma du feu dans la cheminée. On se serait cru chez soi.

Me tournant vers l'adjudant, je lui demandai :

— Ainsi, nous sommes sur le front, pour ainsi dire ?

— Attendez, mon lieutenant, vous n'avez encore rien vu !

— Venez, Schuber, allons admirer le paysage avant que la nuit tombe !

Nous étions dans mon poste d'observation : une véritable cabine de luxe ; la terre retirée de l'excavation formait rempart, le toit était constitué de troncs d'arbres recouverts de mottes de gazon. J'avais l'œil collé au périscope.

Schuber servait de guide :

— Mon lieutenant, ici, c'est Torre Gaya, sur la côte ; là, derrière, se trouve le cap Astura. Devant nous, sur cette colline, s'élève le monastère de Lanuvio.

— Je le connais. A proximité il doit même y avoir un chêne-liège dans lequel j'ai atterri il y a une semaine.

— La tache grise que vous apercevez devant vous, c'est Aprilia, et son gigantesque château d'eau, magnifique poste d'observation d'artillerie. Tous les jours, la tour est battue par le feu ennemi. C'est fou le nombre d'obus qu'elle a déjà digérés, projectiles de chasseurs-bombardiers, obus de mortiers, à tel point qu'elle est souvent cachée par la poussière soulevée par les éclatements. Quand le rideau retombe, la

tour est toujours là, comme si de rien n'était, solide comme un roc. Quant au monastère, il est ouvert à tous les vents. Avant hier, les Thunderbolt se sont acharnés sur lui, à trois reprises. Les fenêtres ont volé en éclats et les bâtiments sont percés comme une écumoire ; on voit le jour à travers.

— Epoque romane, début du moyen âge. Dommage !

— Nous y avions établi nos services d'intendance.

— Alors, je comprends !

— Ici, enfin, vous apercevez la flotte de débarquement.

J'orientai le périscope dans la direction indiquée par l'adjudant.

— Bon sang ! On se croirait aux régates. D'en haut, on ne se rend pas compte qu'il y a autant de bateaux rassemblés dans la rade.

— Ils amènent des renforts, à croire que leurs bateaux poussent comme des champignons.

Le lendemain, de bon matin, apparurent les premiers chasseurs-bombardiers américains. Je saisis mon téléphone et annonçai :

— Douze Thunderbolt bombardent Aprilia. Fin de l'attaque 8 h 30.

Puis, trois quarts d'heure plus tard :

— Seize Thunderbolt sur Aprilia. Bombes et mitraillage. Fin de l'attaque 9 h 15.

Arrêt et, de nouveau :

— Vingt Thunderbolt sur Aprilia, même tactique. Fin d'attaque 9 h 45.

Encore une demi-heure.

— Dix-huit Thunderbolt sur Aprilia. Bombes et mitraillage. Fin d'attaque 10 h 15.

A 10 h 45 :

— Vingt-cinq Thunderbolt sur Aprilia.

Et ainsi de suite, toute la journée : « Vingt-cinq Thunderbolt... dix-neuf Thunderbolt... » de demi-heure en demi-heure.

Le soir venu, je fis mon rapport :

« Aujourd'hui, quinze incursions de chasseurs bombardiers au-dessus d'Aprilia ; les formations comprenaient une moyenne de dix-huit à vingt appareils. Autres attaques sur Cisterna, Villetri, Littorio et les secteurs voisins de Torre Gaya. En tout, quarante-sept missions de chasseurs bombardiers, centrées autour d'Aprilia. Propre activité aérienne : néant. Aucune formation allemande n'a pris l'air. Pas de formations importantes de bombardiers à signaler. »

— Parfait, Henn, déclara le colonel. Aujourd'hui, vous avez eu la chance de tomber sur une journée calme, cela vous a permis de vous mettre au courant.

— Je vous demande pardon, mon colonel, mais...

— Mais quoi ? Cela s'appelle le calme plat. Les nôtres n'ont pu décoller, la pluie ayant dé-

trempé les pistes de l'Italie centrale. A demain, Henn !

— A demain, mon colonel !

Le lendemain, le communiqué de midi annonça :

« Sur le front de la tête de pont d'Anzio Nettuno, faible activité aérienne de part et d'autre. »

— Vous voyez, mon lieutenant, me fit remarquer l'adjudant Schuber, le communiqué considère le château d'eau d'Aprilia comme un thermomètre. Tant qu'il restera debout, la situation sera stationnaire.

— Les pauvre types qui tiennent les lignes doivent être d'avis différent. Ils se font hacher et nous ne faisons rien pour les sortir du pétrin. Il paraît que les terrains sont embourbés. En voilà une excuse ! De toute manière, comment faire avec notre douzaine de coucous pour nous opposer à quarante-sept missions accomplies avec une moyenne de dix-huit à vingt appareils ? C'est une rigolade ! Au point où nous en sommes, aucune importance que les pistes soient ou non détrempées. Quarante-sept missions contre zéro. Une jolie proportion ; ce sont les fantassins qui en souffrent, ceux qui tiennent les lignes près d'Aprilia. Faible activité aérienne des deux côtés ! Mais de qui se moque-t-on ? Nous sommes commandés par des optimistes à tout crin !

Le second jour s'écoula comme le premier. Propre activité aérienne : néant. Les autres maintenaient leur cadence. Non seulement de jour, mais de nuit. A peine le soleil était-il couché depuis une heure et le crépuscule sur son déclin que des « arbres de Noël » se balançaient au-dessus des routes qu'empruntaient les convois de ravitaillement.

Des bimoteurs arrivaient, de vieux Wellington. Ils tournaient en rond, cherchant à vendre leurs œufs au plus offrant.

C'était un vrombissement continu. De temps à autre, un moteur ronflait à proximité de notre cantonnement ; la villa était à l'abri dans un creux en forme de fer à cheval et nous ne risquions pas grand-chose. Nous continuions à dormir du sommeil du juste. Par contre, sur les routes, les convois s'arrêtaient, les camions s'agglutinaient cependant que les « noctambules » déversaient une pluie de bombes brisantes. La flak tirait rarement ; autrement, la lueur des départs aurait fait repérer les batteries. Les pièces restaient muettes et, de toute manière, il était inutile de les laisser pétarader dans la nuit, surtout qu'elles étaient rares le long des routes menant au front. Les jours passaient et le front restait immuable. Toutes les demi-heures, régulièrement, un groupe de Thunderbolt venait arroser Aprilia et ses environs. Le château d'eau tenait toujours ; en consé-

quence, le texte du communiqué stipulait invariablement : « faible activité aérienne de part et d'autre... »

Un jour, apercevant des Messerschmitt de mon propre groupe, je les appelai par radio, heureux d'entendre des voix connues. Ils vinrent tourner dans les parages ; les yeux rivés au télescope, je fouillais le ciel.

« Attention, attention : ici « Puma 8 ». La couverture de chasse au-dessus des bateaux vient de se disperser. Ils descendent. Mustang ! Attention, Mustang ! Ici « Puma 8 ». Mustang attaquent en direction sud... Mustang attaquent en direction sud...

J'étais crispé. Les camarades ne voyaient donc pas les Mustang qui fondaient sur eux ? Je répétai le message !

— Mustang attaquent, le dos au soleil.

Une voix, celle du « vieux » :

— Combien sont-ils ?

Puis la voix de Sigi :

— Au revoir, Henn !

— Au revoir, Sigi !

Les Messerschmitt virèrent de bord et disparurent au ras du sol.

Quelle honte ! J'arrachai mes écouteurs, muet de stupeur.

« Soixante contre seize ! Rien à faire. Nous sommes battus d'avance. Le temps d'échanger

quelques mots avec le « vieux » et avec Sigi et la mission est déjà escamotée. »

Nos bombardiers accomplissaient une moyenne de deux missions journalières quand les conditions atmosphériques étaient exceptionnellement favorables ; parfois trois, rarement quatre. Mon groupe les escortait avec quatre ou six Messerschmitt. Voilà comment les choses se déroulaient : un piqué brusque, un lâcher et le retour en rase-mottes, plein gaz ; lorsque Thunderbolt et Mustang arrivaient, bombardiers et chasseurs étaient en sûreté. Tant sur le plan tactique que sur le plan moral, l'effet de ces opérations « à la sauvette » était négligeable.

Un jour, le colonel m'appela au téléphone :

— Henn, il faut absolument intervenir contre les appareils d'observation d'artillerie. Ces mouchards fourrent leur nez partout et dirigent le tir sur nos positions. Nos pertes sont sévères et la flak légère ne peut les atteindre à l'altitude où ils volent. Suivant vos indications, nous enverrons désormais des patrouilles de chasseurs. On verra bien !

« Jolie invention ! En haut, c'est par centaines que les Mustang et les Thunderbolt montent la garde et je devrais envoyer deux copains en rase-mottes au-devant d'un mouchard couvert par la chasse et la flak légère. Je prévois déjà le résultat. »

Une heure plus tard, j'annonçai dans le téléphone :

— Quadrillé César-Kurfürst. Appareil d'observation.

La voix du colonel :

— Bon, la patrouille arrive !

Peu après, dans mes écouteurs, j'entendis deux camarades. Je me fis connaître et les dirigeai :

— Ici « Puma 8 ». Filez sur les monts Albins, axe Velletri. Descendez en rase-mottes. Je vous vois ; l'objectif se trouve sur votre droite. Conservez le cap 270. Voyez-vous l'objectif ?

— Non...

Je suivais les deux Messerschmitt dans l'oculaire de mon périscope pendant que le mouchard tournait sur place.

— Dix degrés à droite, cape 280. Voyez-vous l'objectif ?

— Vu, nous attaquons.

Cinq minutes plus tard, un Messerschmitt passa en trombe au-dessus de mon observatoire :

— Le camarade a été descendu par la flak légère ; j'ai tiré. Résultat inconnu. Je rentre.

Le mouchard avait disparu, mais, un quart d'heure plus tard, un autre tournait au même endroit et les tirs d'artillerie se succédaient, venant de la forêt de pins de Nettuno. De quoi

s'arracher les cheveux. J'appelai le colonel à son P. C.

— Le mouchard a probablement été abattu. Mais ce qui est sûr, c'est qu'un des deux Messerschmitt a été descendu par la D.C.A. Maintenant un autre coucou a relayé le premier. Envoyez-vous une autre patrouille ?

— Non ! bougonna le colonel. Assez de casse pour aujourd'hui !

Puis vint le grand jour, le 17 février 1944. Les Panzer s'étaient concentrés par petits paquets, sur la ligne de front tout autour d'Aprilia, prêts à passer à l'assaut. Les états-majors avaient répandu le mot d'ordre « victoire » ; la troupe était « gonflée ». Vers quatre heures du matin, le front allemand s'enflamma ; tout d'abord, la surprise joua à plein et, dans l'aube naissante, les Panzer roulèrent sur la route de Nettuno, précédant les troupes d'assaut. Ils progressaient rapidement, parvenant presque à la lisière de la forêt de pins dans laquelle la totalité de l'artillerie américaine avait pris position. Là se trouvait également un puissant cordon de canons anti chars. Les tanks s'égaillèrent, labourant champs et prairies. En l'air, l'activité était relativement réduite ; finalement, les pointes avancées parvinrent, par endroits, à cinq ou huit kilomètres de Nettuno ; cependant, peu à peu, l'élan se trouva stoppé. Le sol était détrempé et les chenilles s'embourbaient ; l'un après

l'autre, les Panzer se virent immobilisés par l'artillerie ennemie, et l'infanterie s'enterra, occupant les positions avancées.

Vint la contre-offensive, non pas sur terre, mais en l'air. Les bombardiers attaquèrent, écrasant sous les bombes les avant-gardes et les réserves, les positions de départ et les convois de ravitaillement. En apparence, le front restait immuable, tandis qu'à l'arrière, les tapis de bombes s'étalaient. Systématiquement, mètre carré par mètre carré, tout était broyé sous un déluge de fer et d'acier. Les réserves de blindés se voyaient pulvérisées avant même d'être entrées en action. Par pans entiers, la forêt de pins s'écroulait et le front disparaissait derrière un nuage de poussière. Devant Nettuno, l'artillerie américaine tirait de tous ses tubes ; la lisière des bois n'était qu'une muraille de feu et les salves, tirées par des centaines de canons, hululaient de toutes parts. Enfin, les chasseurs-bombardiers entrèrent dans la danse, pendant que les forteresses tissaient leurs tapis de bombes. La région d'Aprilia était véritablement l'antichambre de l'enfer.

J'avais cessé de transmettre des renseignements par téléphone ; c'eût été parfaitement inutile. En outre, les officiers d'état-major, réfugiés dans la tranchée-abri au-dessus de mon observatoire, n'avaient qu'à ouvrir les yeux pour savoir de quoi il retournait.

La rade de Nettuno était un gigantesque chaudron : bateaux de guerre s'embossant à quelques encablures, jetant l'ancre, se dissimulant derrière des rideaux de fumée et lâchant leurs salves.

Accroupi au fond de mon trou avec l'adjudant, je ne pus m'empêcher de m'écrier :

— Maintenant, à notre tour de déguster.

Les obus de 28 commençaient à pleuvoir, soulevant des geysers de terre, de boue, des colonnes de fumée qui tourbillonnaient autour de nous ; nous nous étions couchés contre la paroi de l'abri. Pour couronner le tout, les bombardiers qui, jusque-là, avaient concentré leurs opérations autour d'Aprilia, mirent le cap sur notre secteur. Une formation de Liberator, une centaine environ, se dirigea vers Rocca di Papa. Or, entre mon observatoire, creusé à mi-pente et l'abri des officiers d'état-major, existait un dépôt de munitions dissimulé dans un petit bois. Sans le moindre doute, le prochain tapis lui était destiné. Soutes ouvertes, les bombardiers vrombirent audessus de mon trou et lâchèrent leur cargaison. Ils avaient lancé trop court d'un demikilomètre ; au lieu de toucher le dépôt, les bombes s'abattirent sur nos têtes.

Pendant quelques minutes, le paysage fut plongé dans l'obscurité ; on n'entendait plus

de détonations isolées, mais un immense vacarme d'explosions et de sifflements. L'observatoire oscillait et le déplacement d'air nous projetait, Schuber et moi, d'une paroi à l'autre. Soudain, le calme revint et je risquai le nez au bord du parapet. Tout autour s'étendait un paysage lunaire, une succession de cratères béants, dont le plus rapproché s'ouvrait à dix mètres du poste d'observation. A peine la fumée s'était-elle dissipée que j'aperçus une nouvelle formation qui fonçait sur nous.

Ce jour-là, 17 février 1944, quatre tapis de bombes s'écrasèrent sur le secteur ; l'observatoire se trouvait juste au point d'intersection du périmètre visé. Schuber et moi étions transformés en taupes. Bien entendu, il n'était plus question de maintenir la liaison radio, bien que, par miracle, nous et notre matériel fussions indemnes. Ce jour-là, la Luftwaffe brilla par son absence ; à la nuit tombante, le ciel était clair, constellé d'étoiles à cinq branches « made in U.S.A. » et la terre tremblait.

Nettuno resta finalement aux mains des Américains ; nos pénétrations avancées furent colmatées et le front reprit son ancien tracé. De notre côté, nous avions perdu un corps blindé, plusieurs milliers de morts et d'innombrables blessés. Le communiqué n'en proclamait pas moins :

« Autour de Nettuno, dans l'ensemble, le calme est revenu sur la ligne de front. »

De fait, le lendemain, 18 février, le calme régna. N'y tenant plus dans mon terrier et voulant savoir jusqu'où mon pied convalescent me porterait, je descendis en direction du lac Nemi et me trouvai bientôt sur le bord de la route Genzano-Velletri. Je la suivis un certain temps en direction du front, puis, rencontrant une auto, je me fis transporter vers les lignes. L'artillerie américaine battait encore le terrain mais son activité était sporadique ; entre deux rafales on avait le temps de progresser avant de se mettre à couvert dans l'attente de la suivante. La veille, par radio, j'étais entré en communication avec un blindé de commandement, puis le contact avait été interrompu par les tapis de bombes. Je voulais me rendre compte si l'unité de tanks avait réussi à se dégager par un repli. Je me promenais, seul, derrière les lignes ; apercevant un creux de terrain, je m'assis et j'attendis. Près d'une bosse, un chemin de terre débouchait d'un petit vallon. Je vis une troupe de fantassins qui, selon toute apparence, revenaient de l'avant où ils venaient d'être relevés ; en tête du détachement marchait un feldwebel, suivi d'une quinzaine d'hommes.

M'ayant vu, l'adjudant se dirigea vers moi. Il me rappelait ces chromos datant de la pre-

mière guerre qui portaient en légende : « Verdun » ou « la Relève » ou « Le vrai visage des soldats du front en 1918 ». L'homme s'arrêta devant moi, sans un mot, le regard fixe. Que me voulait-il ? L'adjudant me transperçait du regard, me toisant de haut en bas. Il avait le bras en écharpe. Autour de lui, ses camarades s'étaient allongés sur place, n'importe où, contemplant leurs pansements. Tous, ou presque, étaient blessés. Le feldwebel faisait penser à un fantôme : uniforme en lambeaux, boueux de la tête aux pieds, les yeux enfoncés dans leurs orbites, les joues creuses, le teint terreux, une barbe de plusieurs jours et le casque sur la nuque. Il continuait à me regarder sans desserrer les lèvres. Moi-même, je m'étais levé et m'appuyais sur ma canne sans rien dire.

Soudain l'adjudant se détourna, me lança un regard méprisant et cracha par terre, devant mes pieds.

J'allai vers lui et le prit par l'épaule.

— Qu'est-ce que cela signifie ?

Les yeux du sous-officier se dilatèrent :

— C'est vous qui me le demandez ?

La voix était rauque, le débit saccadé :

— Est-ce que tu t'imagines, par hasard, que parce que tu es lieutenant, tu as le droit de m'engueuler ? Planqué, tu n'es qu'un sale

planqué ! Qu'est-ce que tu fous ici ? Tu collectionnes les impressions, sans doute ? Ton avion, où est-il ? Pourquoi n'es-tu pas en l'air pour nous couvrir ? Regarde, regarde bien : ce que tu vois, c'est tout ce qui reste d'un bataillon. Le chef de bataillon, c'est moi. Allons, mets-toi au garde-à-vous comme on le fait lorsqu'on parle à un chef d'unité. Regarde bien : partout des Thunderbolt, encore des Thunderbolt. Il n'y a que cela au-dessus d'Aprilia et des tapis de bombes de toutes les dimensions. Qu'attends-tu ? Prends ton zinc et va décrocher la croix de fer qui te manque. Et tu es là avec tes bottes de vol bien cirées et ta cravate comme si tu t'en foutais. Tu n'as rien à faire ici. La Luftwaffe n'existe plus au-dessus de la tête de pont de Nettuno ; sur nos têtes, il n'y a plus que des étoiles blanches. Et tu voudrais que je ne crache pas devant tes bottes. Tu me dégoûtes. Allez, venez, vous autres, sinon le beau monsieur risquerait d'attraper nos puces...

J'étais pâle comme un linge et incapable de prononcer le moindre mot. Le feldwebel passa son chemin, suivi de sa horde harassée. J'entendis encore le tintement des gamelles, puis, au détour du sentier, le cortège disparut.

Je me surpris à murmurer :

— Mais je n'y peux rien. Je ne suis pas responsable.

De retour à mon observatoire, Schuber me tendit le téléphone :

— Mon lieutenant, le colonel.

— Ici, lieutenant Henn.

— Je descends vous rejoindre, histoire de me rendre compte par moi-même.

— Bien, mon colonel.

Je reposai l'écouteur.

Quand mon supérieur arriva, je l'interpellai :

— Je demande à rejoindre mon groupe. Ma jambe est guérie et je me sens capable de piloter.

— Pas si vite, mon garçon. Je n'ai personne pour vous remplacer.

— Je suppose que cela ne doit pas présenter de difficultés.

— Pourquoi voulez-vous nous quitter tout d'un coup ?

— Je ne veux plus qu'on crache sur mon passage.

— Comment ?... Qui a osé ? Qu'est-ce que vous dites ?

Je racontai ce qui s'était produit, puis me tus.

— Lieutenant Henn, avez-vous relevé le matricule de l'individu ?

— Non, mon colonel.

— Et pourquoi ?

— Parce qu'il a raison.

L'officier me contempla, bouche bée, avant de secouer la tête ; je le vis se gratter le menton.

— Ainsi, vous voulez voler ?

— Naturellement.

— Et sur quoi ?

— Sur un Messerschmitt 109, comme d'habitude.

— Impossible, pour le moment.

— Pourquoi, mon colonel ?

— Tous les terrains sont détrempés ; les quelques appareils qui nous restent s'embourbent rien qu'en rejoignant la piste.

Le colonel baissa le ton, et, après un silence :

— Nous étions passés à l'offensive dans l'espoir que les autres, eux aussi, ne pourraient pas décoller. La lutte se serait essentiellement livrée sur terre. Nous pouvions encore espérer arracher la décision, il y a quelques jours tout au moins. C'est pour cela qu'on avait lancé l'opération Kummel ; même si les chars restaient immobilisés dans la boue, nous disposions de réserves susceptibles d'être acheminées vers le front ; en outre, elles se trouvaient hors de portée de l'artillerie américaine. Vous avez vu vous-même : les dépôts étaient pleins. Pendant une matinée, tout a marché de manière satisfaisante...

— Et puis les bombardiers sont venus.

— Oui, les tapis de bombes sur lesquels nous ne comptions pas. A Foggia aussi, il avait plu ; en principe, les pistes auraient dû être inutilisables. Les autres avaient un truc que nous ne soupçonnions pas. Maintenant, nous savons à quoi nous en tenir. Il leur a permis de sauver leur tête de pont. Sur les terrains, les Américains ont établi des pistes constituées de grilles assemblables. Des grilles d'acier, Henn ! Avec des charnières articulées et des plaques perforées ! Avec cela, ils ont construit des pistes sur des fondrières. Pas une piste, non, des douzaines ! A midi juste, selon l'habitude, les forteresses étaient là, écrasant nos réserves, pendant que, sur nos terrains, nous n'étions même pas capables de rouler au sol.

« Voyez-vous, Henn, ce truc-là, nous ne le connaissions pas ; depuis, nous en avons entendu parler par des équipages abattus. Et voilà pourquoi nous sommes dans la mélasse. Les autres nous battent d'une longueur et nous restons toujours à la traîne. De quelque côté que nous nous tournions, il y a toujours un hic.

— *Germany is handicapped.*

— J'en ai peur. Le tout est de continuer, pas vrai ? Venez avec moi, Henn ; aujourd'hui j'en ai plein mes bottes. Maintenant que je connais votre point de vue, je ne veux plus voir ce qui

se passe ici. Nous allons au mess de l'état-major, à Rome.

Je souris et l'accompagnai. La soirée fut on ne peut plus guindée. J'étais environné de « pantalons à bande rouge » qui discutaient, parlaient métier. Leurs arguments étaient d'une logique rigoureuse et bougrement convaincante. Sujet numéro un de la conversation : notre échec près d'Aprilia.

Officier subalterne, je m'ennuyais à mourir. De temps en temps, je hasardais quelques mots : « Bien sûr, mon colonel. Naturellement, mon commandant. Je ne crois pas, mon capitaine, etc. » Finalement, un officier vint à moi et me demanda :

— Vous êtes bien le nouvel officier de contrôle, n'est-ce pas ?

— Oui, mon colonel.

— Et alors, comment trouvez-vous votre métier ?

— Je préfère le siège de mon Messerschmitt au trou de mon observatoire.

— Ha, ha ! Je me l'imagine. C'est plus simple de piloter. Aucune importance. Il est temps que vous sachiez comment les choses se passent au sol pendant que, là-haut, vous jouez les héros. Il s'agit de tenir bon, mon cher. Chapeau bas devant l'infanterie : c'est la reine des batailles ! Vous vous en êtes déjà

aperçu, j'en suis sûr. Parfait, continuez, continuez...

Le lieutenant-colonel s'éloigna, satisfait. Il appartenait à la « reine des batailles » et j'aurais donné cher pour lui faire rencontrer l'adjudant que j'avais trouvé sur mon chemin.

Une heure plus tard, je quittai le mess avec le colonel. Sous le porche, il me demanda :

— Alors, Henn ? vous vous êtes plu chez nous ?

— Je voudrais rejoindre mon groupe et voler.

— Je vous comprends. Attendez quelques jours que votre remplaçant soit sur place.

— Merci, mon colonel.

## XIV

Lorsque je rejoignis mon unité, je trouvai tout sens dessus dessous. Sigi me lança :

— Nous changeons de « crèmerie », vieux. Nous ne savons pas encore où nous allons.

— De toute manière, il n'y a guère de coin en Europe que je n'aie déjà survolé. Peu m'importe la destination.

Nous fîmes nos bagages et attendîmes. Un soir, à l'heure du communiqué, j'ouvris la radio. Toujours la même formule, enrobée de dialectique : « La population a subi des pertes... ».

Assis près de l'appareil, j'étais blanc comme un linge.

— Sigi, cette fois, c'est ma ville natale qui a pris.

— Que veux-tu faire ?

— Essayer d'obtenir la communication téléphonique avec la maison.

— Tu sais bien que c'est inutile.

— J'essaierai quand même.

Quittant le mess, je me rendis au standard dans l'espoir d'atteindre au moins le bureau d'une base voisine d'Augsbourg. J'appelai d'abord le colonel à Rocca di Papa et le priai de m'autoriser à utiliser la ligne directe d'état-major Rome-Munich. La communication fut établie. Ayant Munich à l'appareil, j'obtins d'être branché sur l'aérodrome d'Augsbourg. La standardiste s'annonça et j'indiquai le numéro de mon unité. La jeune fille inconnue consentit à me donner des renseignements :

— La ville brûle depuis hier au soir. Impossible d'entrer, toutes les rues sont barrées. Seuls les pompiers et les auxiliaires de la défense passive sont autorisés à franchir les barrages.

— Grave ?

— D'ici, à dix kilomètres, nous percevons l'odeur des incendies.

— Quel quartier a été particulièrement touché ?

— Le centre et les faubourgs est. Où habitez-vous ?

— Près de la cathédrale.

— Mon Dieu !...

Sans doute l'interjection, lancée à mi-voix était-elle destinée à une de ses collègues, mais je l'avais entendue, ici, à Toscania.

— Comment est-ce, là-bas ?

Silence...

— Parlez, je vous en prie.

Une voix murmura sur un rythme saccadé :

— Je crois... qu'il n'y a... plus une pierre debout... mon lieutenant.

Je terminai en prévenant la jeune fille que j'appellerais de nouveau, le lendemain, lui demandant d'essayer d'obtenir un numéro, le mien, que je lui indiquai, aussitôt le circuit rétabli. La standardiste promit et raccrocha. Le lendemain soir, je ne pus obtenir la communication, le surlendemain non plus, ni les jours suivants. L'ordre de mutation se faisait attendre et j'avais peur de recevoir des nouvelles d'Augsbourg, une fois que nous aurions quitté Toscania.

Je ruminais des pensées moroses et j'attendais.

Un jour que j'étais seul avec Sigi, je lui dis :

— A quoi bon continuer ? A quoi cela rime-t-il ?

— C'est très simple, mon vieux. La prochaine fois que tu rencontreras un quadrimoteur en l'air, casse-lui les reins. Ainsi, tu auras la certitude que celui-là au moins n'ira pas jeter des bombes sur ta cagna.

— Tu dis des bêtises. Quand tu joues aux cartes et que tu n'as pas d'atout, qu'est-ce que tu fais ? Tu abats ton jeu. Nos dirigeants font exactement le contraire, ils continuent à jouer

jusqu'au bout. Et qui paiera les pots cassés ? Pas eux, bien sûr, mais nous : toi et moi ! Est-ce que les choses ont tourné à notre avantage, je te le demande ? Que faisons-nous en ce moment ? Tous les jours, vers midi, quand les forteresses arrivent, nous vidons le terrain, nous mettons les bouts. Pour quoi faire ? Pour nous mettre en sécurité ! A Trapani, c'était le même tabac. On nous rebat les oreilles avec les armes secrètes, on essaye de nous gonfler le moral. Mais, en fait, les têtes de ponts, les avances, la supériorité aérienne, ce sont les autres qui les ont. Les quadrimoteurs, avec leurs tapis de bombes, les chasseurs qui nous distancent toujours d'une longueur, les Mustang, les Thunderbolt, les voilà, les réalités. Et nous, qu'avons-nous à leur opposer ? Du vent et la pétoche ! Sigi pense aux chaises vides, autour de la table du mess, et dis-moi si ça aussi, ce ne sont pas des réalités.

— Tu vois les choses trop en noir.

— Mon vieux, une fois la guerre finie, je te donnerai ce que tu voudras si jamais tu dois avoir raison. Si Herbert était encore de ce monde, il trouverait certainement une réponse plausible. Mais moi, je n'en touve plus ; j'ai beau chercher... rien.

— Le « vieux » aurait dû t'envoyer en permission. Tu serais revenu gonflé

— Par les bombes ? En ce moment, je serais

en train de croupir dans une fosse commune.

— Ne dis donc pas d'idioties.

— C'est bon, Sigi. Chez nous, vois-tu, il y a longtemps qu'on n'agit plus, mais qu'on parle. Du vent, tout cela, du vent. Je ne crois plus un mot de ce qu'on nous raconte.

— C'est bien ce que je te reproche. La foi soulève des montagnes, Henn.

— Laisse-moi rire. Je n'ai encore jamais vu cela. En tout cas, une chose est certaine, la foi à elle seule ne suffit pas à descendre les forteresses.

— Et le jour où les armes secrètes sortiront ?

— Je suis comme saint Thomas, je crois ce que je vois, rien d'autre. Attendons tranquillement qu'elles viennent. Tu ne me feras pas croire qu'on a attendu pour s'en servir que nos maisons soient par terre. En ce qui me concerne, on peut bien m'envoyer dans la lune ou en plein Sahara, je m'en fous, à condition qu'auparavant j'aie reçu des nouvelles de chez moi. J'en ai assez d'attendre.

— Et de perdre la boule.

Quinze jours plus tard, on frappait à la porte de ma chambre. Une ordonnance entra :

— Un télégramme, mon lieutenant.

Je lui arrachai le papier des mains. Sigi sortit de la pièce. Quand il revint, il me trouva assis sur ma cantine, le message entre les

mains, le regard fixe. Sigi se baissa et lut par-dessus mon épaule :

« Maison endommagée, catégorie C... tout le monde va bien...

Hella. »

— Tu vois.

— Tu vois quoi, Sigi ? Tu sais ce que signifie catégorie C ?

— Ce doit être une sorte de classification des dommages : quand les murs sont debout, catégorie A ; quand la maison est rasée, catégorie B, et quand la cave est détruite, catégorie C. Le principal c'est que tout le monde soit en vie.

— Oui, c'est l'essentiel.

— Demain, départ pour Belgrade. L'ordre de mutation vient d'arriver.

Je murmurai :

— Là-bas, on fait la cuisine à l'ail. Il paraît que l'ail est excellent pour la santé. Ça compte quand il s'agit de reprendre la maîtrise de l'air !

## XV

Cap au sud-est, le groupe survolait la Croatie en rase-mottes. La carte posée sur mon genou gauche, j'étudiais l'itinéraire. Des cercles rouges ponctuaient la carte, indiquant les régions contrôlées par les partisans : des faux-frères qui parlaient une curieuse langue lorsqu'ils mettaient la patte sur un pilote allemand après un atterrissage de fortune. Des taches rouges, il y en avait partout ; chaque colline, chaque montagne, chaque massif était cerné d'un trait écarlate.

Une jolie couleur, le rouge, mais elle me rend nerveux. Heureusement mon moteur tournait rond. Il est vrai qu'il suffit parfois de si peu de chose...

Seules les lignes de chemin de fer, dans les vallées, n'étaient pas passées au minium.

Le paysage qui défilait sous mes plans avait un aspect farouche : toits de chaume, chaumières misérables, prairies marécageuses, tou-

tes en longueur, vallées inondées, bref un sale coin pour une villégiature.

La voix du « vieux » dans les écouteurs :

— Devant nous Semlin ; augmentez les distances, nous atterrissons.

Le groupe ne resta pas longtemps dans la vieille forteresse turque et, peu après, nous repartions pour Nich. L'époque n'était guère favorable aux concentrations de l'aviation de chasse et le groupe se dispersa à tous les vents. Seul groupe de chasse basé dans cette région des Balkans, nous avions pour mission de jouer les chiens de garde devant les puits de pétrole roumains. Nich restait la base principale, notre second terrain étant Taxerul, près de Plœsti, en Roumanie. La plupart du temps, nous patrouillions au-dessus des gorges des Balkans ; tant que les autres ne venaient pas, nous avions la vie belle.

Malheureusement, Foggia, la grande base aérienne américaine, se trouvait à huit cents kilomètres à peine des contreforts des Carpathes ; forteresses et Liberator la couvraient en une matinée. Momentanément, ils se trouvaient encore trop occupés à pilonner les usines d'essence synthétique du Reich pour s'attaquer aux puits de pétrole roumains. Après la fournaise italienne, nous goûtions aux délices de la paix balkanique.

Un beau jour, flairant la bonne aubaine, les

quadrimoteurs arrivèrent en force. Finies les délices de Capoue ! Sofia, Belgrade, Nich par raccroc, Budapest, Bucarest et surtout Plœsti, sans cesse Plœsti, firent la connaissance des tapis de bombes. Mille bombardiers au moins, escortés par la chasse, devant, derrière, sur les côtés de la formation, et alignés pour la parade, vinrent démontrer leur supériorité.

Dans la zone de protection, la défense comprenait un groupe de chasse allemand — trente à quarante appareils — et, sur sol roumain, un ou deux autres groupes ; c'était tout.

Les bombardiers survolaient l'Albanie en formation massive, puis la Serbie ; ils suivaient invariablement le même axe, passant presque toujours au-dessus de Nich. Là commençaient les opérations tactiques. Si les forteresses viraient à droite, le paquet était destiné à Sofia ; si elles filaient droit, la carte de visite était pour Plœsti ; si elles obliquaient sur la gauche, Belgrade ou Budapest étaient visées. Ainsi, avant « l'aiguillage » de Nich, le commandement allemand ignorait quel serait l'objectif.

Le cordon de stations d'interception établi sur la côte dalmate manquait de densité et notre groupe était irrégulièrement averti des incursions de l'adversaire.

Un jour, je sautai dans une auto et partis pour Bucarest ; officier de liaison, je m'étais

chargé du courrier destiné à l'état-major. Vers midi, mes fonctions remplies, je me préparais à repartir vers le nord par la route, quand, soudain, les sirènes se mirent à hurler.

J'avais déjà été témoin de paniques mémorables, mais ce que je vis à Bucarest dépasse l'imagination. Au lieu de se réfugier dans les caves, les gens fuyaient en direction des faubourgs et de la campagne. Tout le monde prenait la poudre d'escampette, sur des chariots, des bicyclettes, des charrettes à bras, des ânes, des chevaux, des automobiles luxueuses, pieds nus ou en sandales. Une fuite éperdue comme devant un tremblement de terre. La flak commençait à tirer et les forteresses à moudre du café. Une fois de plus, le poste central d'alerte avait mangé la commission. J'étais assis au volant, au beau milieu d'une rue, et je regardais de tous mes yeux ; je remontais lentement le courant humain. Je voyais des poings dressés dans ma direction et j'entendais des phrases dont, par bonheur, le sens m'échappait. Sans me laisser intimider, j'appuyais alternativement sur le klaxon et sur le champignon. Roums... les premières bombes dégringolaient. Les femmes se mirent à crier, les enfants à braire, les hommes à jurer, une véritable clameur s'éleva cependant que les éclats de flak sifflaient aux alentours. A la fin, j'en eus assez et cherchai une porte cochère où je

me réfugiai avec mon Opel. J'aurais mieux fait de procéder avec plus de discrétion car, à ma suite, la foule s'engouffra sous la porte. Les gens devaient se dire : « Si l'Allemand se réfugie là, c'est que la porte est solide. En conséquence, nous lui tiendrons compagnie. » Le porche était plein à craquer. Les premières bombes éclatèrent à proximité. A peine eus-je mis le pied hors de l'auto que je me sentis écarté de la voiture, coincé dans la foule, totalement impuissant. Je me disais : « Si ça doit chauffer, Henn, gare à toi, ouvre l'œil. »

Un homme s'approcha de moi, jura, du moins je le suppose, lança deux ou trois fois le nom d'Antonesco, puis me demanda si les Russes étaient près d'arriver.

— Tu m'en demandes des choses ! Tu ferais mieux de faire attention aux bombes et de te coucher avant qu'il ne soit trop tard. Pour le moment, c'est la seule chose que je sache.

L'inconnu fut entraîné par la foule qui ne cessait de grossir. J'avais réussi à me glisser dans l'ouverture d'une porte donnant sous le porche et j'étais surtout préoccupé du sort réservé à mon auto.

Une jeune fille se glissa vers moi, jouant du coude pour se frayer un passage, me tira par le bras et se mit à roucouler :

— Petits leis... monsieur, petits leis.

C'était une jeune tzigane, jolie comme un cœur, têtue comme un mulet et sale comme un goret.

Elle portait une jupe, véritable arc-en-ciel qui s'arrêtait à hauteur du nombril. Puis un morceau de peau brune et, plus haut, un châle déchiré qui prétendait lui cacher les seins. Côté cœur, le foulard, trop étroit, avait cédé à deux ou trois endroits non dénués d'intérêt ou bien il avait glissé pendant que sa propriétaire jouait du coude. Toujours est-il que, d'où j'étais, j'avais une vue plongeante sur le terrain environnant. Une tête de poupée, pommettes saillantes, yeux légèrement bridés, mais le plus remarquable, c'étaient ses yeux et ses cheveux noir-bleu.

Devant moi, un espace libre s'était formé car l'affluence avait cessé. La tzigane l'avait annexé et passait en dansant comme une mouche sous mon nez. Je me demandais ce qu'elle me voulait, lorsqu'elle reprit :

— Petits leis... monsieur... petits leis, en me tendant sa main, aussi fuselée et fine qu'elle était noire.

— Tu veux de l'argent ?

Je fis semblant de mettre la main dans ma poche. J'eus droit au plus beau sourire qu'un homme puisse rêver ; moi-même j'étais aux anges. Le fait que son museau fût brouillé avec l'eau m'était indifférent. La petite continuait à

rouler des hanches. Me grattant les oreilles, je continuai à fouiller dans mes poches, me disant :

« Un sourire pareil vaut bien quelques leis. A côté d'elle, la Joconde n'est qu'une pâle copie. »

Ses yeux ne me quittaient pas et ses mains ondulaient comme celles des danseuses hindoues. Je me sentais fasciné, tel un oiseau devant un serpent. Le fait que je sois plus grand qu'elle, paraissait lui en imposer ; son visage levé vers moi, elle ne cessait de me dévisager et le fameux fichu glissait un peu plus à chaque mouvement. Soudain, un sifflement..., une bombe explosa à proximité. La chatte n'attendait que ce moment ; elle vint s'abattre sur ma poitrine et ses bras se nouèrent autour de mon cou.

J'étais perplexe ; ne sachant qu'elle attitude adopter, je rejetai la tête en arrière, le temps de réfléchir. Une nouvelle bombe éclata et la petite resserra son étreinte.

Evidemment, le parfum qu'elle dégageait ne pouvait supporter la comparaison avec les produits Jean-Marie Farina. Tout à coup, pris de panique à la pensée que je risquais d'attraper des puces, je saisis la fille par les épaules et fis mine de l'écarter. C'est le résultat contraire que j'obtins ; à peine mes doigts eurent-ils frôlé sa peau nue qu'elle se colla à moi comme une

ventouse. Maintenant que mes mains étaient au bon endroit, autant les y laisser. Ce que je fis, après avoir jeté un coup d'œil en coin sur les gens qui nous entouraient. Ils faisaient montre d'une louable discrétion. A Bucarest, personne ne causerait de scandale pour une pareille peccadille. Puis, pris d'une inspiration subite, je déclarai :

— Ecoute-moi, je ne peux pas te donner d'argent si tu restes pendue comme ça à mon cou.

Idée de génie. Elle desserra son étreinte, un peu seulement, juste ce qu'il fallait, sourit et tendit la patte :

— Je vous en prie, joli monsieur.

« Sacrée garce ! Maintenant on me traite de joli monsieur. Qu'est-ce que je serai donc tout à l'heure ? Je vais te laisser un peu marronner, attends... » Et je fis semblant de ne pas comprendre. Nouvelle explosion, toute proche cette fois ; la fille en oublia de mendier. Elle avait véritablement peur ; elle tremblait et enfouit son visage sur ma poitrine. Moi, au contraire, je restais impassible. J'avais l'habitude des bombes, mais perdu celle de sentir une femme dans mon voisinage immédiat.

Pendant que ma main descendait lentement le long de l'omoplate, je pensais :

« Quel châssis, quelle ligne ! Dommage qu'elle ait des puces. Deux heures sous la douche, le corps récuré à la brosse à chiendent, les

cheveux coupés par un Figaro en renom et une robe du soir sur le dos avec un décolleté ouvrant sur la campagne... bon sang de bon sang ! De quoi devenir paysagiste ! »

J'avais chaud.

Comme la tzigane, une fois de plus, lâchait prise, je l'interrogeai :

— Comment t'appelles-tu ?

— Tu ne pourrais pas le répéter.

— Tu ne te nommes sûrement pas Angélique ; ça, j'en suis sûr.

Elle me dit son nom, sourit, toujours accrochée à mon cou et battant des cils. Quelque chose comme Snijomulchka ? Impossible de m'en souvenir et d'ailleurs c'était sans importance. Elle restait ferme au poste, collant à moi comme une sangsue.

Les gens, assis par terre, regardaient dans toutes les directions, sauf dans la mienne. La fille paraissait avoir oublié que, quelques minutes auparavant, il avait été question d'argent entre nous. Moi-même, je me disais : « Pour le moment, ça ne me gratte pas encore. Peut-être les puces tziganes n'ont-elles aucune prise sur mon cuir ? »

— Quel âge as-tu, Sinomo... Sunimo... ?

J'essayai de le deviner. Elle leva une main et compta sur ses doigts :

— Un, deux, trois, quatre... quatorze ans, joli monsieur.

— Eh bien, ma fille ! Quatorze ans, et déjà balancée comme tu l'es...

Un soupir.

Je réfléchissais : « Quatorze ans et elle se promène déjà le nombril à l'air libre. Si j'ai bien compris... »

Je mis la main dans ma poche et repris le fil de la conversation interrompue :

— Tiens, prends cela... pour tes beaux yeux.

Les pupilles s'agrandirent pendant qu'elle contemplait le billet qu'elle n'osait prendre.

— Allons, pas d'histoire... prends-le. Il t'appartient, tu l'as voulu. Dépêche-toi, sinon je le fais disparaître.

Elle me jeta un regard suppliant, de quoi attendrir un cœur de pierre. Impossible à décrire, même avec la meilleure volonté.

— Je vous en prie, joli monsieur, je vous en prie.

Jamais encore une femme ne m'avait supplié à tel point.

Sans hésiter, d'un geste plongeant, je glissai le billet dans l'ouverture du soutien-gorge fictif. Si vous aviez vu cette cascade de rires ! Un feu d'artifice de dents blanches et d'yeux de chatte. Non, elle n'était nullement offusquée ; elle n'avait même pas envie de l'être, au contraire. Elle renoua ses bras autour de mon cou, serra, serra si fort que le billet de cent leis en frissonnait. Ronronnant comme un matou pen-

dant que la flak tirait à pleins tubes, elle jouait avec mes boutons d'uniforme et paraissait comblée. Je ne songeais même plus à la repousser ; elle avançait les lèvres et c'est à peine si je m'apercevais que son visage était brouillé avec les ablutions. Je ne voyais plus qu'une chose : des yeux, une bouche. Le temps de penser : « Henn, tu vas un peu loin, mon bonhomme », elle m'embrassa, doucement, pudiquement, timidement. J'en balbutiais. Un petit arrière-goût d'ail, mais fugitif... Je supputais : « Bientôt, la nuit va tomber... », puis, je me repris.

— Maintenant, Sinomo, Sunimi... il faut que je parte.

Quelle expression de tristesse ! Une vraie Pietà. Elle faisait peine à voir, mais elle tenait bon. Je la pris par les poignets et lui écartai les bras. Alors, s'asseyant par terre, à mes pieds, elle parut toute honteuse, hésitant même à lever la tête.

Le signal de fin d'alerte retentit longuement et je m'apprêtai à partir quand je restai cloué sur place. La fille jouait avec son fichu, caressait son pied et me jetait un regard suppliant. Puis elle me demanda :

— Tu m'emmènes ?

Je me forçais à réfléchir, ne sachant quel parti prendre.

« Impossible, Henn, impossible. Evidemment, tu pourrais la mettre derrière, dans l'au-

to, et la dissimuler sous une couverture. Mais si, en route, une patrouille t'arrête ? Solution risquée. Et puis, une fois rendu, qu'en ferastu ? »

Je m'efforçai de trouver les mots qu'il fallait :

— Allons, sois raisonnable, petite. Avec l'argent que je t'ai donné, tu achèteras ce qui te fera plaisir. Du D.D.T. me paraît assez indiqué. En tout cas, je ne peux pas t'emmener. Va vite retrouver ta roulotte. Avec moi, tu serais obligée d'attendre et je suis sûr que ce serait trop te demander. Pourtant, dans notre cantonnement, quelle belle salle de bains nous avons... Non, je divague ; il faut que je retourne à l'état-major et je n'ai vraiment pas besoin de toi.

A la voir, on eût cru qu'elle allait rendre l'âme et il devenait nécessaire de nuancer mes paroles.

— Tu es certainement la plus jolie fille que j'aie rencontrée depuis bien longtemps... S'il ne tenait qu'à moi...

Je m'arrêtai dans ma péroraison.

— Maintenant, au revoir, je file.

Je montai dans l'auto sans même avoir eu le temps de terminer ma phrase précédente et sortis du porche en marche arrière. La fille fit quelques pas, laissa retomber les bras, me regarda redresser le volant... Nous nous perdîmes de vue.

Un peu plus tard, au mess de l'état-major, je

commandai un déjeuner. Le repas terminé, l'ordonnance arriva avec l'addition :

— Mon lieutenant, cela fait dix leis.

Mon porte-monnaie restait introuvable ; j'eus beau chercher, fouiller, retourner mes poches, rien ; j'étais de plus en plus nerveux. Finalement, d'un air gêné, j'avouai au caporal :

— La garce me l'a fauché.

— Je vous demande pardon mon lieutenant ?

— Enfin... oui... j'ai perdu mon porte-monnaie.

Je frottai mon poing droit dans ma main gauche pour me donner une contenance.

Je dus laisser mon adresse, promettant d'envoyer les dix leis que je devais par un prochain courrier.

Sur le chemin du retour et toute la soirée je fus d'une humeur massacrante.

# XVI

En Italie, le front avait dépassé Rome ; à Plœsti, les réservoirs de pétrole étaient en feu. Notre groupe de chasse jouait à cache-tampon entre la Roumanie, la Bulgarie et la Serbie, les différentes escadrilles éparpillées dans toutes les directions. Quant aux forteresses de Foggia, leur nombre ne cessait de croître.

En Allemagne, la situation était d'une extrême confusion et, sur le front ouest, on attendait d'un jour à l'autre le débarquement allié.

Un jour qu'exceptionnellement le groupe se trouvait rassemblé à Nich, Sigi vint me trouver :

— Henn, conférence chez le « vieux ».

Le commandant était blanc comme un linge et regardait les pilotes entrant dans son bureau.

— Les enfants, j'ai une nouvelle à vous annoncer. J'ai reçu aujourd'hui des instructions

du ministère. On est entrain de constituer, dans le Reich, des groupes spéciaux composés de volontaires qui doivent être affectés à la défense du territoire. Vous savez tous que, maintenant, la chose est sérieuse. Il faut absolument tenir le coup jusqu'à ce que les nouvelles armes entrent dans la danse. Les quadrimoteurs sont décidément trop puissants ; quant à la courbe des victoires obtenues par la Luftwaffe, elle continue à dégringoler. Le Maréchal du Reich a donc ordonné la mise sur pied d'unités-suicide.

Le « vieux » se tut et je regardai Sigi à la dérobée. Le commandant reprit :

— Chaque groupe de chasse doit fournir deux volontaires. Mais il est préférable que je vous lise le texte de la circulaire.

Il fouilla dans ses papiers, sortit une feuille et commença :

— Les pilotes intrépides, prêts à risquer leur vie pour la patrie allemande, etc. Enfin, passons... Bref, voilà de quoi il s'agit : ceux qui se porteront volontaires recevront une solde accrue, des primes de vol plus élevées, des rations supplémentaires, des cigarettes et du vin à gogo : on leur apprendra sans doute à piloter des Messerschmitt 190 et, lors de chaque mission, ils devront rentrer avec une victoire à leur actif. Peu importe comment ; l'essentiel est qu'ils descendent un zinc allié. Quand on est

arrivé à bout de bande et de munitions, la circulaire précise que le meilleur moyen consiste à emboutir l'adversaire, ce qui permet toujours de sauter en parachute. La méthode la plus radicale consiste à se mettre dans la queue de l'ennemi et à sectionner avec ses bords d'attaque le plan fixe horizontal et le gouvernail stabilisateur. Si le pilote perd ses deux ailes dans l'aventure, il a quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent de rester dans son fuselage et de dégringoler avec lui. Un plongeon est toujours possible. Ou bien encore le pilote posera son zinc sur les plans du bombardier. Les ailes lâchent et le quadrimoteur descend en vrille. Là aussi, il est encore temps de risquer le saut.

Le « vieux » s'arrêta. Sigi et moi, nous échangeâmes un regard puis le commandant enchaîna :

— Une dernière chose encore ! Interdit aux chefs de groupe et d'escadrille de se porter volontaires. Ils font partie de l'encadrement et sont indispensables. La circulaire précise, en outre, que ceux qui ont perdu les leurs à la suite de bombardements sont autorisés à s'engager.

Je serrai les dents.

« Joli solution pour venir à bout de nos difficultés : leur rentrer dedans ! Tout cela parce que nos armes sont inefficaces, que nos avions de chasse dépensent leurs munitions en pure

perte en s'escrimant contre des escadres de forteresses. Les Américains ne sont pas fous et ils ont fixé sur les ailes de leurs quadrimoteurs des fusées fumigènes. Aussitôt que nous tirons sur eux, ils actionnent leurs engins pour donner l'impression que l'appareil est en feu. Sachant que nous, chasseurs, sommes contraints à l'économie, ils calculent que nous lâcherons prise dès que nous nous figurerons que le zinc est touché. Le bombardier s'en va traînant derrière lui un sillage noir mais, un quart d'heure plus tard, sa réserve de fumée épuisée, il continue sa route pendant que le chasseur se bat avec un second et ainsi de suite. Et maintenant, on nous invite à courir au suicide, à faire hara-kiri ! »

Sigi continuait à fixer le mur, Walter baissait la tête, Günther se taisait. Nous pensions tous :

« C'est le commencement de la fin. »

A nouveau, le « vieux » revint à la charge :

— Y a-t-il des volontaires ?

« Réfléchis, Henn, me disais-je, réfléchis bien ! Solde accrue, du vin, du tabac et, qui sait ? parmi les auxiliaires féminines de la Luftwaffe il s'en trouvera peut-être... *Dulce est pro patria mori.* Mourir pour la patrie est le sort le plus beau. »

— Allons, les enfants, y a-t-il parmi vous des volontaires ?

Silence : on aurait entendu une mouche voler... Le calme plat, vaguement hostile. Nous étions tous là, bouche cousue, tête baissée. Je revoyais la collision, jadis, à Neubiberg, le jour où un Messerschmitt 109 avait embouti un Heinkel, au cours des exercices d'attaque. Voilà maintenant ce qu'on nous demandait de faire, mais, cette fois, de propos délibéré. Quand les chargeurs et les bandes de mitrailleuses seraient vides, il faudrait viser avec son propre appareil, s'approcher de plus en plus près, derrière le bombardier, pendant que le mitrailleur de queue vous prendrait dans son collimateur et vous canarderait à bout portant. Il faudrait foncer, à vingt, à dix, à cinq mètres, yeux grands ouverts, manche calé, contre les centaines de mitrailleuses jumelées d'une formation de forteresses ou de Liberator avec, pour seule protection, un pare-brise à l'épreuve des balles et un moteur et, ensuite, emboutir le premier avion venu. Autant dire quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent de casser sa pipe. Pour comble, ceux qui ont perdu les leurs au cours des bombardements sont les plus indiqués pour jouer ce rôle de béliers !

Le commandant, baissant la voix, laissa tomber dans le silence :

— Vous avez vingt-quatre heures pour réfléchir. J'attends les deux volontaires, demain soir, à huit heures, dans mon bureau.

Peu après, Sigi et moi nous nous retrouvions dans notre chambre, aussi embarrassés, aussi mal à l'aise l'un que l'autre. Soudain, Sigi posa la question :

— Henn, tu t'inscris ?

— Je ne sais pas... Otto a pris en main la sixième escadrille, après avoir été promu lieutenant, d'adjudant qu'il était. C'est sa croix de fer qui veut ça. S'il était encore adjudant-chef, je ne dis pas, mais maintenant... Et puis tout cela, c'est de la démence. Ce qu'on nous demande va nous coûter des pertes terribles en vies humaines et en appareils. Qu'est-ce qu'il en sortira ? Crois-tu, par hasard, que si nous nous jetons tous sur les bombardiers américains et que la Luftwaffe se mette à caramboler les forteresses, les quadrimoteurs cesseront leurs incursions ? Il suffit de savoir compter pour s'en rendre compte. Pour un coucou allemand, il y en a dix chez les voisins d'en face. L'Allemand emboutit un bombardier et que se passe-t-il ? Le lendemain, neuf autres arrivent à la rescousse ; cela suffit pour tout mettre par terre. Explique-moi : à quoi servirait un pareil sacrifice ?

— Dans un cas semblable, Henn, on ne se pose pas de questions, on ne cherche pas à connaître les raisons, le pourquoi, le comment. On fonce, sans réfléchir, et l'on passe à la postérité.

— Tais-toi donc ! Nous vivons au vingtième

siècle, oui ou non ? Ote-toi de l'esprit qu'un jour ton nom pourrait passer à la postérité. Personne ne s'intéressera à nous, personne, tu m'entends. Ça te fera une belle jambe d'avoir ton nom inscrit sur un morceau de tôle ! « Ci-gît, Sigi, héros de l'air. » Quel profit en retireraient tes parents et la petite qui t'écrit tous les deux jours sur du papier rose ? Et le peuple allemand ? Surtout si demain la proportion n'est plus de un à dix, mais de zéro à neuf ?

— Pourtant, les Japonais...

— Idiot ! Eux sont des Asiatiques et toi un Européen. C'est tout de même un comble qu'en Allemagne il faille recourir à des expédients de ce genre au lieu de découvrir un procédé capable d'apporter une solution au problème. Qu'est-ce que font donc nos savants ? Qu'attendent-ils pour se triturer les méninges ? Imagine un concours dont le sujet serait : Comment décimer les formations de quadrimoteurs ?

— Peut-être leurs inventions ne sont-elles pas encore au point ? Le « vieux » nous a dit qu'il nous fallait vaincre le temps et durer.

— Ce qui revient à dire : « Fais-toi donc étriper à ma place. » Moi j'ai un moyen infaillible, garanti cent pour cent : je tiens à ma peau.

— Alors tu ne t'inscris pas ?

— Je ne sais pas.

— Moi non plus, murmura Sigi à voix basse.

Le lendemain, deux hommes entraient dans le bureau du chef de groupe ; l'un, jeune lieutenant d'une vingtaine d'années ; l'autre sous-officier marié, frisant la quarantaine. On les envoya en Allemagne.

Je dis à Sigi :

— Nous ne sommes pas prêts de les revoir, c'est moi qui te le dis.

## XVII

Quelques semaines plus tard, j'atterris avec les restes de mon escadrille sur le terrain de Taxerul, près de Plœsti. La majeure partie du groupe était restée à Nich.

Mon avion sortait de révision, son moteur remis à neuf. Mon mécano se frottait les mains :

— Maintenant mon lieutenant, j'ai briqué le moteur comme il ne l'a jamais été. Un véritable roulement à billes ; il ronfle comme une machine à coudre. Pas une fuite d'huile, pas le moindre suintement et les magnétos donnent magnifiquement. Vous pouvez utiliser vos 1350 chevaux à plein rendement et, si vous donnez le maximum d'admission, vous atteindrez au moins le 530. Je m'en porte garant.

— Bien, bien, nous allons voir. Tu crois vraiment que le moulin ira jusque-là ?

— Je ne le crois pas, je le sais.

Dix minutes plus tard, l'ordre de décollage arriva alerte immédiate.

— Maintenant, attention, Franz ! Je vais essayer de faire du 530.

— Bonne chance, mon lieutenant !

Je partis avec trois appareils ; nous devions nous joindre au reste du groupe au-dessus de Turnu Severin, non loin des Portes-de-Fer. Une fois de plus, les Américains avaient raclé leurs fonds de tiroirs, arrivant avec mille avions.

Je volais en rase-mottes. La météo annonçait que le plafond, couvert à quatre cents mètres, se relevait près de Craiova. Notre patrouille filait à cinquante mètres au-dessus du sol ; moi en avant, trois sous-officiers derrière. Vol en canard. Nous survolions des vallées orientées ouest-est. Nous étions en l'air depuis une vingtaine de minutes, filant à 450 à l'heure, légèrement au nord de Craiova. Sur ma droite, j'apercevais un village étiré des deux côtés d'une route ; une partie était construite sur la berge surélevée d'un cours d'eau. A gauche, une forêt, des prairies basses, parsemées de broussailles, de bouquets d'aulnes, et, cinq cents mètres plus loin, à droite de la vallée, une pente abrupte qu'escaladait une route en lacet. C'est là que la fatalité m'attendait.

Je vis une intense lueur jaune, un grésillement, sentis une secousse puis, instinctivement, je larguai mon réservoir supplémentaire et ti-

rai sur mon manche ; l'avion, débarrassé de sa charge, sursauta, glissa légèrement sur la droite en direction des jardins du village. Je vis une maison couverte de chaume et crépie de blanc se ruer vers moi...

Des couleurs, rien que des couleurs qui dansent, du rouge, du gris, du vert, en anneaux, en cercles, en vagues qui ondulent. Aucune douleur, aucune sensation, aucune pensée : rien. Repos... Calme... Sommeil...

Brusquement, le gris prit le dessus, d'abord plus pâle, puis de plus en plus soutenu, plus sombre un gris qui tombait en spirale, en volutes, impalpable comme la brume, ténu comme le brouillard. Un grand disque plana, puis s'arrêta. Le gris aussi se figea dans l'immobilité, sans remous, sans un sursaut. On eût dit une mer, un banc de nuages défilant sous les ailes d'un avion, un immense vélum tendu d'un bout à l'autre de l'horizon. Je ne sentais rien, je n'entendais rien, pas un bruit : rien que le calme. Je nageais dans le gris sans le voir, je baignais dans un océan de grisaille. Tout n'était que couleur depuis que le disque avait cessé sa rotation.

Soudain, au-dessus de moi, je perçus une voix, celle d'une femme, un accent chantant et mélodieux. Je ne comprenais pas les mots qu'elle prononçait, mais la voix continuait à parler et c'était bon de l'entendre.

Pour la première fois, le voile gris se déchira, livrant passage à une voix ; une femme parlait... ce devait être une femme pour que la voix fût si suave, si caressante.

Le brouillard se leva un peu ; je sentis que quelque chose venait de s'approcher, venant de très, très loin. Quelque chose qui repoussait graduellement le crépuscule. Qui sait ? Peut-être était-ce cette voix de femme, apportant avec elle lumière et soleil.

« Non, il ne faut pas qu'elle parte. Qu'elle reste... » Telle fut la première pensée que je conçus. Je faisais effort pour l'entendre, mais aussitôt la brume grise retombait et la voix se faisait plus distante, comme étouffée.

La panique s'empara de moi, une panique intense ; il me semblait tenir dans une main quelque chose de chaud, de doux, de délicat et je m'y cramponnais.

Peu à peu la lumière se faisait dans mon esprit, les ténèbres ne cessaient de reculer et j'avais presque mal. Lentement, insensiblement, le gris virait au blanc, parcouru d'ombres qui dansaient avant de se dissoudre. La voix était toujours là. D'autres bruits résonnaient, confus, mais ils ne parvenaient pas à couvrir la voix féminine ; elle planait comme un ange, adorablement synonyme de calme. Je la sentais toute proche. Je serrai la main dans l'espoir de la retenir, de la saisir au vol.

J'aperçus tout à coup des silhouettes floues, vêtues de blanc, qui s'agitaient, puis des visages, des yeux, de beaux yeux, profonds et sombres, qui me regardaient et une bouche qui s'entrouvrit :

— Comment vous sentez-vous ?

« C'est la même voix, je la reconnais, bien que le son soit différent. »

Je fis effort pour répondre, mais dus y renoncer. Une main s'approcha, une main de femme, frêle et tendre, celle que je tenais, et s'arrêta sur ma poitrine.

— Restez tranquille...

— Où... suis-je ?

— Dormez. Vous avez eu un accident. Restez tranquille.

Ue nouvelle vague grise survint qui m'emporta et, de nouveau, la voix s'éloigna.

Je sentis une poussée, une traction, une violente douleur à la tête ; au-dessus de mon œil gauche, le feu me dévorait le front.

Une chute, une glissade... un trou, un grand trou noir.

Quand je m'éveillai de mon cauchemar, la voix avait disparu. Autour de moi tout était blanc et j'étais incapable de comprendre où je me trouvais.

A haute voix, je balbutiai :

— Où est la voix, celle de tout à l'heure ?

Puis je m'aperçus que j'étais couché ; à ma

droite, une table de nuit ripolinée ; sur le lit, des draps blancs. Une curieuse odeur me frappa.

« C'est celle que l'on sent dans les hôpitaux. Comment se fait-il que je sois ici ? »

J'étais seul dans une petite chambre où des fleurs me tenaient compagnie ; les premières que je voyais depuis l'année passée. La porte s'ouvrit, une silhouette blanche entra, me regarda et se dirigea vers moi.

— Vous sentez-vous mieux ?

En entendant cette phrase, je voulus étendre la main et sentis que mon corps entier était couvert de pansements ; j'effleurai mon front, mon visage... pansements. Joues, menton, oreilles, disparaissaient sous la gaze et les bandes velpeau. Mon nez semblait ne plus exister.

— Que s'est-il passé ?

— Restez tranquille. Il faut que vous vous reposiez, déclara l'infirmière assise près de mon lit.

Elle était jeune et ses yeux étaient beaux, comme ceux de la tzigane de Bucarest, mais plus limpides, plus doux. Son visage était pâle, d'un bel ovale. Au-dessus du front, les cheveux noirs étaient séparés par une raie, ramenés derrière les oreilles et à demi cachés par un bonnet blanc d'infirmière.

Je réfléchissais :

« Je n'ai encore jamais vu un bonnet pareil. »

Puis je m'aperçus que, de nouveau, je l'avais prise par la main. L'inconnue me regardait, un sourire aux lèvres ; elle se pencha sur moi et j'entendis sa voix :

— Maintenant, il faut manger, un tout petit peu...

Je n'avais pas faim et tentai de secouer la tête. Impossible, j'avais mal. La femme tenait d'une main une cuillère, de l'autre une tasse et elle me fit boire comme un enfant. J'étais incapable de déterminer la nature de ce que j'avalais ; je sais seulement que c'était chaud et on aurait dit une bouillie. J'avalai tout, cuillère après cuillère, sans réagir, les yeux fixés sur les siens, sur son visage, sur ses mains, sur ses cheveux et surtout sur son sourire. Il me faisait du bien et, inconsciemment, me redonnait du courage.

— Vous avez été sage.

L'infirmière reposa la tasse sur la table de nuit ; elle continuait à sourire. Pour la troisième fois, je l'interrogeai :

— Mais où suis-je ?

— A Bals.

— Où cela ?

— A Bals.

— Bals... Bals ? Connais pas. Comment se fait-il ? Qu'est-ce que j'ai là sur le dos, ce n'est pas mon pyjama.

— Vous êtes à l'hôpital militaire de Bals.

— Quelles circonstances m'y ont amené ?

— Vous êtes tombé en avion. Vous voliez vite.

— Quoi ?

— Oui, vous êtes tombé devant la ville. Votre appareil est en miettes.

— Non ?

— Mais si, mais si.

Elle souriait et me menaçait du doigt :

— Vous autres, Allemands, vous allez trop vite. Maintenant, restez tranquille, reposez-vous.

« Comment ? Qu'est-ce qu'elle me raconte ? J'aurais capoté et mon avion serait en morceaux ? Impossible. »

— On vous a retiré au dernier moment. Beaucoup, beaucoup de sang et puis votre tête...

— Ma tête ? Eh bien, qu'est-ce que j'ai ? Pourquoi m'a-t-on déguisé en momie ?

— Parlez lentement, je ne vous comprends pas.

— Racontez-moi, vite !

— Quatre avions sont arrivés, très bas. Vous voliez en tête, comme cela...

De sa main gauche, elle imita un avion qui pique.

— Vous vous êtes écrasé dans un jardin, près d'une maison. On a été vous chercher. Maintenant, restez tranquille, reposez-vous.

— Je ne me souviens de rien, mais de rien

du tout. Racontez-moi ce qui s'est passé, j'aimerais savoir, je suis sur des charbons ardents.

Quelqu'un ouvrit la porte de l'extérieur. Deux médecins entrèrent, en compagnie d'une infirmière. La mienne se leva et céda sa place au docteur. A son tour, il s'assit et me prit la main. Je me taisais ; l'homme me tâta le pouls, fit un signe, se pencha sur moi et, après avoir touché ma tête, tourna les talons et s'entretint avec son collègue.

« C'est du roumain. Tu n'en comprends pas un traître mot. »

Puis mon infirmière se mêla à la conversion.

« C'est bien sa voix que j'entendais tout à l'heure, douce, mélodieuse, puis chantante. Quand elle parle allemand, elle est plus sourde et la sonorité plus rauque. »

Je ne comprenais rien et pourtant j'aurais bien aimé savoir de quoi il s'agissait. De temps en temps, un mot se détachait de l'ensemble que je m'efforçais d'interpréter : « Commotione... Fractione... »

Les médecins sortirent ; l'infirmière se rassit près de mon lit.

Montrant mon front, je lui demandai :

— Cassé... fractionné ?

Elle secoua la tête.

— Restez tranquille.

— Tu commences à me courir avec ton éternel : « Restez tranquille ! » J'en ai assez ! Je

voudrais tout de même savoir de quoi il retourne.

A son tour, elle ne comprit pas ou elle fit semblant, mais, remarquant mon agitation, elle se remit à sourire.

Vaincu et contrit, je restai étendu comme elle me le demandait, tout en pensant :

« Il en est des infirmières comme des conseils de guerre : il ne faut jamais élever la voix et essayer de les contredire. »

Au bout de quelques minutes, je repartis à la charge :

— Quel jour sommes-nous ?

L'infirmière se leva, se dirigea vers le mur, prit un calendrier qui s'y trouvait suspendu et montra la date du doigt.

« Ainsi nous sommes le 24 ! Mais le 24 de quoi ? Mars ? Curieux ! Que s'est-il produit hier ? Et avant-hier ? Et la semaine passée ? »

Je faisais effort pour rassembler mes souvenirs, mais ma tête était vide.

« Où étais-tu, Henn, avant d'arriver ici, dans cette chambre d'hôpital ? Rien, les ponts sont coupés... amnésie totale. Etrange sensation ! »

La femme se leva, ouvrit une armoire peinte en blanc et en tira une tunique. Je la reconnus : c'était la mienne. Des trous, un peu partout, triangulaires, des accrocs. Les épaulettes pendaient, couvertes de boue et de taches de sang.

« C'est pourtant vrai, tu pilotais un Messerschmitt. »

Elle apporta ma valise que j'avais pour habitude d'emmener avec moi, dans le coffre situé derrière le siège de l'habitacle. Ma casquette était curieusement cabossée. L'inconnue me montra ma combinaison de vol pleine de taches, mon casque, mon masque à oxygène et les déposa sur une petite table placée au centre de la chambre.

« Cette fois, pas de doute, ce sont bien mes affaires. Comment se fait-il qu'elles soient en sa possession ? C'est vrai, je me souviens, tout à l'heure, elle m'a dit qu'on m'avait ramassé quelque part dans le voisinage. »

L'infirmière se taisait, observant seulement si je reconnaissais mon bien. Une fois convaincue, elle remit le tout dans l'armoire, à l'exception de ma tunique. Du doigt, elle me montra le galon bleu sur la manche gauche. Lentement, je prononçai :

— Exact... Groupe 3, sixième escadrille. Où étais-je hier ?

A nouveau, elle fouilla dans l'armoire et en tira la carte que j'avais emportée avec moi, la déplia et la posa sur le lit, devant moi. Je m'en emparai et la parcourus des yeux. En haut, une inscription : « Roumanie », autour de Plœsti un cercle tracé au crayon rouge. J'apercevais

des coordonnées, des chiffres. Enfin, du doigt, la femme me désigna un point sur la carte.

Je demandai :

— Bals ?

Elle fit signe que oui.

— Plœsti-Bals.

— Quatre avions.

Soudain, la lumière se fit dans mon crâne. Je revis tout à coup l'éclair, la lueur jaune et rouge de l'explosion, et fermai les yeux.

— Souffrez-vous ?

— Non.

Rassurée, l'infirmière sortit. Je restai pensif.

« C'est exact, hier, vers midi, l'accident s'est produit, le 23 mars 1944, près de Bals. Quelle en a été la cause ? Comment se fait-il que j'aie capoté ? Pourquoi l'avion n'a-t-il pas pris feu, contrairement à l'habitude ? Heureusement j'ai largué le réservoir au dernier moment... »

Je revoyais la maison aux murs blanchis à la chaux, un toit de chaume qui fonçait sur moi et je fermai les yeux.

Un peu plus tard, la jeune fille revint et m'apporta à boire ; elle m'aida à avaler le contenu de la tasse de thé. Quand j'eus fini, je restai immobile, les yeux rivés au plafond de la chambre.

Brusquement, je me surpris à parler à voix haute :

— D'où provenait l'éclair, le feu ?

— Il n'y a eu ni feu, ni éclair.

« Voilà précisément ce que je ne comprends pas, c'est totalement inexplicable. Il faut pourtant que quelque chose se soit produit à mon insu. L'avion sortait de l'atelier où il avait subi une révision complète. Mais, bien sûr, puisque mon mécano est allé le chercher un quart d'heure avant l'envol ! Dix minutes plus tard, je décollais. Quel rapport entre l'éclair, l'explosion et l'atelier ? Tout à coup, une flamme a jailli sous le capot du moteur, un trait de feu sous le nez de l'appareil, comme s'il s'était agi d'un obus de flak. Etrange... ! »

J'abandonnai mes recherches, faute de pouvoir comprendre. Impossible de m'expliquer ma présence sur un lit d'hôpital, ma tête bandée. J'étais rompu.

Mon infirmière roumaine ne quittait pas mon chevet, attentive à satisfaire mes moindres désirs. Vingt et un ans, fille d'un Hongrois et d'une Roumaine, elle était originaire de la région frontière voisine de Temesvar. Le peu d'allemand qu'elle savait, elle l'avait appris à l'école. Etudiante en médecine, elle faisait un stage à l'hôpital de Bals, après ses études à la Faculté de Bucarest. Elle m'aidait en toute circonstance, se substituait à moi chaque fois que je devais faire un geste que mon état m'interdisait d'accomplir. Souvent, le rouge me mon-

tait au front, mais je la trouvais toujours souriante et, peu à peu, j'appris à me laisser faire comme un enfant.

Un jour, elle me mit devant les yeux une glace qu'elle tira de son sac à main, mais je la repoussai. A plusieurs reprises, un médecin était entré dans ma chambre à l'improviste, et l'avait trouvée assise près de mon lit, me tenant par la main. Chaque fois, elle s'était dressée, avait piqué un fard, s'activant autour du lavabo, dans un coin de la pièce, pour donner le change. Son nom ? Maritta.

Un beau jour, on vint me chercher en ambulance, sans crier gare, et je partis, le cœur lourd.

Avant de prendre congé de l'hôpital, m'adressant au conducteur, un sous-officier allemand, je lui dis :

— J'aimerais tout de même bien voir mon Messerschmitt. Il est, paraît-il, à proximité.

On m'y transporta sur une civière. Maritta avait obtenu du médecin-chef l'autorisation d'accompagner son malade jusqu'à l'aérodrome de Craiova, d'où un avion sanitaire devait m'évacuer sur Nich. Un infirmier faisait partie du convoi. Voyant qu'il faisait mine de s'installer à l'intérieur de l'ambulance, je fis appel à sa compréhension :

— Allons, laissez-nous tranquilles. Asseyez-

vous près du chauffeur. Je voudrais admirer en paix le paysage.

Le soldat comprit l'allusion, sortit et Maritta vint le remplacer sur la banquette ; elle tenait ma main dans la sienne. Elle sourit comme je l'avais toujours vu sourire, puis balbutia :

— Restez tranquille... reposez-vous !

— Maritta, si tu savais ; jamais plus je ne me sentirai aussi bien qu'auprès de toi.

Je la regardai à la dérobée.

« Une vraie mère ; elle au moins ne te volerait rien, pas même ta bourse. Dommage que le temps me manque, sinon je ne demanderais pas mieux que de lui donner ce que je possède. »

L'auto démarra ; sur ma civière, je ressentais chacun des cahots de la route.

Maritta devait se tenir avec une main, mais laissait sa gauche entre mes paumes.

J'essayais de me consoler en me répétant : « Maritta ! Je crois savoir pourquoi tu as tenu à m'accompagner à Craiova ! »

La voiture s'arrêta et les portes s'ouvrirent.

Mon Messerschmitt était là, devant mes yeux, mon quatrième « Jaune 2 » que j'avais écrasé au sol : le fuselage était en accordéon, les tôles bosselées, arrachées, éventrées. Lors de l'impact, une aile s'était détachée et gisait à une cinquantaine de mètres, dans les champs. Le

moteur était à demi enfoui en terre et, à hauteur du siège, la carlingue s'était affaissée.

Je murmurai :

— Un tas de ferraille... Maritta ! Veux-tu aller chercher la clef de contact. C'est la quatrième et j'y tiens.

Elle ne comprit pas ce que je voulais dire et le chauffeur s'en chargea à sa place. Il revint. Me désignant un groupe de paysans, rassemblés devant la porte de l'ambulance, qui tournaient gauchement dans leurs mains leur bonnet de fourrure, l'homme me dit :

— Ce sont les Roumains qui, à coups de hache, vous ont sorti de votre carlingue, mon lieutenant.

Je leur adressai quelques mots de remerciement ; Maritta traduisit mes paroles, puis l'auto repartit.

Un Junker sanitaire attendait sur l'aérodrome de Craiova. Je dus quitter ma civière et me hisser dans l'avion. Opération délicate dont je vins à bout grâce à Maritta. J'avais passé mon bras autour de son cou et, pas à pas, elle me conduisait vers l'appareil. Intentionnellement, je faisais traîner les choses en longueur, mesurant mes enjambées, avançant avec une lenteur calculée. Pour la première fois depuis bien longtemps, j'avais officiellement le droit d'enlacer une jolie femme et j'en profitais.

Quand l'infirmier voulut s'avancer pour me

prêter main-forte, me demandant : « Mon lieutenant, faut-il vous aider », je répondis précipitamment :

— Non, merci, tout va très bien. A deux, nous y parviendrons, n'est-ce pas, Maritta ?

Elle se mit à sourire.

Au moment où nous arrivions devant l'appareil, Maritta tourna son visage vers moi; j'avais les bras noués autour de son cou et j'aurais pu l'embrasser sans autre ; je crois même qu'elle n'aurait fait aucune objection. Cependant, je m'abstins, me contentant de lui caresser la joue et de lui murmurer à l'oreille :

— Maritta, au revoir, et merci... du fond du cœur !

Elle secoua la tête, balbutia :

— Ne me remercie pas... il n'y aura jamais d'au revoir, je le sais.

Puis, tournant les talons, elle courut vers l'ambulance, ouvrit la porte et monta. Pas une fois, elle ne mit le visage à la portière.

Je me disais : « Peut-être est-elle en train de pleurer ? »

Le Junker décolla et mit le cap sur Nich. Ma tête me faisait un mal horrible ; l'avion volait à deux mille mètres et je ne pouvais supporter l'altitude. Pourtant, vu la configuration montagneuse du terrain, il était impossible que le pilote descende en dessous de l'altitude de sécurité.

Fouillant dans mes poches, je trouvai ma carte que Maritta y avait glissée avant de me quitter et la dépliai.

Autour de Bals, elle avait tracé un double cercle rouge et inscrit, à côté, en capitales : « MARITTA ! » « Ta voix, Maritta, je la reconnaîtrais entre mille ! Moi aussi je sais que, jamais plus, je ne l'entendrai. Adieu ! »

L'avion atterrit sur le terrain de Nich. On vint me chercher, on m'aida à sortir de la carlingue et je partis seul en direction des bureaux de l'aérodrome, d'un pas mal assuré. Levant les yeux, j'aperçus le « vieux » qui venait à ma rencontre. Je me redressai et marchai dans sa direction.

— Lieutenant Henn, retour de mission !

Je devais avoir l'air grotesque, à en juger par l'impression produite sur un groupe de pilotes arrêtés pour me regarder et qui se tenaient les côtes.

— Alors, mon bonhomme, cette fois, qu'est-ce que tu t'es cassé ?

Je souriais bêtement.

— Que t'est-il arrivé ?

— Je ne sais pas, mon commandant.

— Toujours est-il que tu n'es pas frais. Je m'en fous, l'important c'est que tu sois là. Va voir le toubib et fais-toi ausculter les méninges.

Le commandant me conduisit à Nichka Banja, faubourg de Nich, où des hôtels avaient été

transformés en hôpitaux. On me donna une chambre. Une infirmière allemande devait s'occuper de moi. Malheureusement elle s'appelait Gertrud et non Maritta ! J'étais relativement intact ; aucun os cassé. Seule ma tête me donnait du fil à retordre ; un bourdonnement continuel dans les oreilles. Couché, j'avais tout mon temps pour réfléchir. Les jours passaient, monotones, ennuyeux, écœurants.

J'avais encore autour de la tête mon turban de bandes velpeau. Le programme de la journée restait désespérément identique : visite du toubib, urinal et pain beurré à l'heure du petit déjeuner auxquels succédaient quatre heures de délectation morose couronnées par le déjeuner : purée de pommes de terre et sieste obligatoire. De nouveau, quatre heures d'ennui mortel, thé, puis, à titre de dérivatif, l'urinal. Trois heures de méditation, café au lait, thermomètre vespéral, couvre-feu.

Un jour, je ne pus me retenir :

— Docteur, pourrai-je encore voler ?

Le médecin-chef secoua la tête :

— Pas si vite, jeune homme ! De toute manière, vous devrez renoncer aux vols à haute altitude ; votre transport en Junker n'a pas arrangé les affaires. Je sais, il était impossible de faire autrement, car, par chemin de fer, vous ne seriez jamais arrivé. Avec les partisans, pensez donc ! Au début, je croyais que vous aviez

une fracture du crâne, mais maintenant je suis certain qu'il s'agit d'une vulgaire commotion cérébrale. Une fois que nous vous aurons passé aux rayons X, nous y verrons plus clair. Pour l'instant, nous continuerons à vous faire des injections intraveineuses : quarante centimètres cubes de glucose tous les deux jours.

— Joyeuse perspective !

— Dans une semaine, on vous enlèvera votre pansement; j'aimerais savoir comment les Roumains vous ont rafistolé l'arcade sourcilière gauche.

Mon état s'améliorait et je ne pouvais plus tenir en place ; je reconnais que j'étais un patient intraitable.

Un jour vint, enfin, où les portes de l'hôpital s'ouvrirent devant moi. Pâle et silencieux, je rejoignis mon groupe. Là aussi, il y avait eu des changements ; de nombreux bleus avaient pris la place des anciens et je ne les connaissais pas. Le vieux noyau avait également fondu et je me sentais dépaysé.

Dans mon portefeuille se trouvait une attestation médicale ainsi libellée : « Inapte au pilotage. A soumettre à une surveillance continuelle. La commission de réforme devra déterminer si, oui ou non, l'intéressé pourra participer à des missions en vol. Examen approfondi indispensable pour savoir si le malade est capable de supporter l'altitude. »

Quand le médecin-chef m'avait glissé le papier à ma sortie de l'hôpital, j'avais pensé : « Fini, mon vieux ! Adieu, manche à balai ! Finis les Messerschmitt et les autres.... »

L'adjudant de mon escadrille m'annonça quelques jours plus tard :

— Mon lieutenant, vous recevrez une nouvelle affectation en Allemagne.

— Je suis déjà au courant. La semaine prochaine.

Deux jours avant mon départ, le « vieux » me fit venir. Il se promenait de long en large, tête nue comme toujours ; jamais il n'avait pu se faire au port du calot

— Voilà, Henn, je viens de rédiger votre rapport personnel et je vais vous le lire.

« Ah ! ah ! Le grand moment est arrivé. Au lieu de « tu », il me donne du « vous ».

Debout, profondément dégoûté, j'écoutai :

« Possède de l'initiative et un don d'improvisation... »

Je pensais : « Pardi, c'est à cause de cela que je n'ai pas gravi les échelons de la hiérarchie. »

Tout d'un coup, tout m'était égal : l'opinion que le commandant avait de moi m'était indifférente. Ce papier qu'il tenait à la main n'avait qu'une valeur de symbole et non force de loi. Qui sait même si, un jour, il en aurait encore ?

Je l'écoutais débiter son boniment. Deux pages de machine à écrire représentaient le pro-

duit de ses cogitations. Quel mal cela avait dû lui donner ! Cependant, en dépit de ma lassitude, soudain je dressai l'oreille :

— Individualiste forcené...

Une exclamation m'échappa à l'improviste : « Tiens... tiens... »

Le commandant me jeta un regard en coin, puis, après un silence, poursuivit sa litanie :

— Impulsif qui, dans les moments décisifs, pense trop et n'agit pas suffisamment rapidement.

Le rapport terminé, le commandant referma le tiroir de son bureau, plia consciencieusement le procès-verbal, le mit sous enveloppe et me le tendit :

— Henn, vous vous rendrez au dépôt du personnel de la chasse, à Berlin Gatow. C'est là qu'on décidera de votre future affectation. Néanmoins, avant, je vous ai accordé une permission de convalescence de quinze jours.

— Merci, mon commandant, ajoutai-je en m'inclinant.

« Henn, tes notes étaient meilleures au baccalauréat. » C'est sur cette pensée consolante que je bouclai mes valises.

Le lendemain, un Junker 52 devait me conduire directement de Nich à Munich-Riem ; dans la soirée, je serais chez moi où personne n'était informé de mon arrivée. Il me restait encore quelques heures avant l'envol, que j'u-

tilisai pour aller voir une dernière fois les alvéoles. Je tenais à dire adieu aux Messerschmitt 109. La nuit commençait à tomber ; autour des appareils, des sentinelles faisaient les cent pas ; de temps en temps, on les entendait annoncer :

— Rien à signaler,
chaque fois que je passais près d'elles.

Je réfléchissais : « Il y a déjà un an que tu fais partie du groupe : tu en as vu de toutes les couleurs, depuis l'atterrissage sur le ventre à la pirouette de Bals, en passant par le saut en parachute. Maintenant, tu as deux certificats dans ta poche ; le premier porte une singulière dédicace : « Inapte au service en vol », l'autre, en gros caractères, la phrase : « Notes d'appréciation concernant le lieutenant Peter Henn. » Qu'as-tu fait pendant ce temps-là ? Tu as « crevé » quatre tacots et encaissé pas mal de balles et d'obus ; tu as tiré et, peut-être, mis quelquefois dans la cible. Tu as vu beaucoup de chaises vides et la tienne est même restée inoccupée un certain temps. Tu t'es foulé la patte, tu t'es rompu les os à demi et tu as failli te fendre la caboche. Malgré tout, rien de tout cela ne t'a abattu : rien, sinon une phrase, une courte phrase, lapidaire et sinistre :

« Inapte au service en vol. »

« Pauvre idiot ! Maintenant, toi aussi, tu fais

partie de la ferraille ; tu n'es plus qu'un paquet de nerfs, un incapable, tout juste bon pour recevoir un blâme et te voir renvoyer comme un malpropre.

« Tu as fait ton temps... Maintenant, déguerpis... »

Je m'arrêtai devant mon alvéole, devant un Messerschmitt 109 flambant neuf qui m'était destiné. On avait peint sur le fuselage un grand « Jaune 2 ».

Le mécano vint vers moi et salua :

— En ordre de vol, mon lieutenant.

Je le regardai quelques instants sans réagir, puis prononçai lentement :

— Dorénavant, Franz, inutile de venir me faire ton rapport...

— Je suis au courant, mon lieutenant. Vous partez, je le sais. Dommage !

— Dommage, pourquoi ?

— Oh ! mon lieutenant, nous nous entendions si bien.

— C'est vrai. A propos, Franz, avec mon dernier « Jaune 2 », je n'ai pas réussi à atteindre le 530.

— Je sais, mon lieutenant. L'appareil que vous voyez ici ne le vaut pas ; plus ça va, plus le matériel est médiocre. Les rivets lâchent, les tôles sont mal polies et le moteur grince. J'ai déjà retiré des pailles d'acier du carter.

Votre dernier Messerschmitt était infiniment supérieur...

— Vois-tu, Franz, j'en suis encore à me demander pourquoi j'ai fait la culbute.

— Moi aussi, mon lieutenant ; je n'ai cessé d'y penser, quand nous étions encore à Taxerul. J'ai bien des soupçons, mais aucun indice.

— Parle, dis ce que tu sais.

— Si vous vous souvenez, j'ai été chercher l'avion, à l'atelier, le 23 mars, juste avant midi. Aussitôt après, l'alerte a sonné ; vingt minutes plus tard, c'était l'accident, n'est-ce pas, mon lieutenant ?

— C'est exact... et alors ?

— Il y avait des Roumains qui travaillaient à l'atelier de réparation de Taxerul.

— Eh bien ?

— Ils portaient toujours des foulards rouges, ostensiblement.

— Et puis ?

— Je ne sais pas, je n'ai aucune preuve. Si j'avais pu voir moi-même ce qui s'est produit...

— Pourquoi parles-tu toujours d'indices, de preuves que tu n'as pas. Tu ferais mieux de dire carrément ce que tu sais et ce que tu penses. D'après toi, pourquoi ai-je fait la culbute ?

— Sabotage au plastic, mon lieutenant, ou bien une bombe...

Je me taisais, abasourdi ; les mains croisées derrière le dos, je marchais de long en large et réfléchissais.

« Je comprends maintenant pourquoi il y a eu ce choc qui a soulevé l'avion, cette lueur... »

Franz avait couru vers le Messerschmit et ouvert le bouchon du réservoir à huile.

— Tenez, mon lieutenant, regardez. Il suffit de quelques secondes pour accrocher une bombe grosse comme le poing sous le bloc moteur ? Ces engins-là sont magnétiques et collent comme une sangsue aux pièces métalliques. On met en marche le mécanisme, on referme le bouchon, l'aiguille tourne pendant une demi-heure et puis, tout d'un coup... plouf.

Nous nous étions assis, Franz et moi, sur une bâche pliée. Franz avait croisé ses mains noires de cambouis et je ruminais en silence. Soudain, j'éclatai de rire :

— Les Roumains sont décidément des impulsifs, comme moi. Curieuses gens. Ils commencent par accrocher une machine infernale sous le ventre de mon coucou et, une demi-heure après, à coups de hache, ils me sortent de ma carlingue. Drôle de race !

— Mon lieutenant, ce ne sont que des suppositions.

Le lendemain matin, de très bonne heure, le Junker décolla pour Munich ; je ne revis per-

sonne, aucun de mes anciens camarades. Peut-être était-ce préférable ?

Quelques semaines plus tard, ce fut la percée russe, la capitulation roumaine, l'avance des Soviets en Bulgarie, en Serbie, en Hongrie. Pas un mot, pas une nouvelle ne m'était parvenue de Nich ; le groupe de chasse avait sombré dans le néant.

## XVIII

J'avais quinze jours de permission après une année qui m'avait vu d'abord à Trapani, à Casa Zeppera et s'était terminée à Bals, près de Craiova, en Roumanie. Quinze jours ! Quinze fois vingt-quatre heures ! Curieuse sensation. Je savais que mon ancienne maison n'existait plus, mais je possédais une lettre qui m'indiquait la nouvelle adresse : c'est elle que je cherchais. J'avais déjà vu nombre de villes sinistrées ; à plusieurs reprises, j'avais survolé des champs de ruines, mais le spectacle de cette ville, devenue ma seconde patrie, avec ses tas de décombres, de poutres carbonisées, de pierres, avec ses cheminées isolées se dressant vers le ciel, ses maisons éventrées et ses rues défoncées, constituait un avertissement et une menace. Bien que des mois se fussent écoulés depuis le grand bombardement, une odeur de brûlé flottait encore dans l'air.

Sur les trottoirs, les gens passaient, muets, hagards, pressés. Visages vides d'expression, aux traits tirés, des yeux de bêtes traquées. L'angoisse les serrait à la gorge, la crainte du hululement sinistre des sirènes, du bourdonnement toujours plus proche des quadrimoteurs, du sifflement des cascades de bombes, du boc boc des éclatements de flak, des cris des victimes. Perdu dans la foule de la grand-ville, je ne rencontrais que des regards indifférents, certains presque hostiles, et je pensais : « Un peu plus, ils te cracheraient dessus, comme le feldwebel, à Nettuno. »

Je remontai une rue sombre que je n'avais jamais encore empruntée, cherchant des yeux les numéros des maisons. Après avoir longtemps erré, je gravis un escalier et sonnai à une porte. J'entendis des pas précipités, puis un grincement.

— Mon Dieu, Peter !...

Plusieurs paires d'yeux braqués sur moi, une expression de surprise, des mains qui s'agitaient... j'étais chez moi.

— Combien de temps restes-tu ?

Question rituelle.

— Trois cent-trente-six heures, j'ai compté.

— Grand Dieu, que c'est long.

On me dorlota, me gâta ; c'était si bon. Plus de moteur, plus de mitrailleuses ; plus de pa-

rachute, pas de machine infernale qui vous menace.

Puis vinrent les premiers reproches de ma fiancée :

— Tu as écrit si rarement, tes lettres étaient si courtes.

— J'ai eu si peu de temps, tu sais, si peu, si tu savais...

— C'était dur ?

— Non.

Je secouai la tête.

— Comment étais-tu à l'hôpital ? Bien soigné ? Souffres-tu encore ?

De nouveau, je fis non en signe de dénégation. Je racontai mon aventure, ma descente en parachute déchiré, mais je tus volontairement l'épisode de la bombe, là-bas, en Roumanie. Pourquoi le révéler ? Ma fiancée, ma mère se seraient fait du souci rétrospectivement.

Quinze jours passent vite, surtout lorsqu'on les compte à deux, en pensant à la perspective des adieux proches, et qu'on tremble.

Le moment vint où, comme à Neubiberg, la dernière chose que je vis fut un châle rouge qu'une femme agitait sur le quai d'une gare. Le train quitta le hall et les roues commencèrent à tourner. A ce moment, la vie me paraissait indigne d'être vécue ; tout me semblait inutile. Le lendemain matin, j'étais arrivé

Berlin Gatow, base aérienne, ancienne école centrale de pilotage, école de guerre aérienne, centre d'essai et terrain de démonstration de la Luftwaffe pour la présentation des appareils aux visiteurs étrangers, abritait maintenant les services d'état-major. On y voyait de tout, des « huiles » de toute grandeur, des décorations en pagaille, des palmes et des rubans. Je me faisais l'impression d'être une souris. Je me présentai, un peu râpé, humilié intérieurement et extérieurement, au corps de garde, exhibant mes papiers militaires. On m'indiqua un numéro de bureau dans un service quelconque : Bloc X. « Tournez à gauche, puis à droite, de l'autre côté de la rue principale, deuxième bloc en face... c'est là. » Tout le monde connaît ce genre de précisions.

Je voulais me présenter directement au colonel, à mon chef direct, pour éviter de faire antichambre et de me laisser dévisager par les scribouillards et les ronds-de-cuir. Je parvins jusque dans le bureau précédant celui du colonel ; en tenue de campagne, sanglé, botté, la casquette à la main, j'attendis. Près de moi, une dactylo tapait sur sa machine. On m'avait dit : « Le colonel est très occupé pour le moment, voulez-vous attendre. »

« Ainsi, le grand bonhomme est là, derrière cette porte. Un type célèbre ! Henn, il va te passer au crible. Tu tiens dans ta main ton

certificat médical et l'appréciation du commandant de Nich. Quelle tête il va faire en les lisant ! Il va repousser sa croix de fer, ses plaques et ses rubans et te transpercer du regard. Pense donc : « Individualiste forcené... impulsif... pense trop... »

« Pour toi, Henn, il y a plusieurs solutions : l'infanterie, les tanks, l'artillerie, les divisions terrestres de la Luftwaffe ou un autre service militaire. Tu n'as que l'embarras du choix. Pourtant, si le colonel t'envoie chez les pousse-cailloux, à la tienne, mon vieux ! Le flingot au lieu du manche à balai. Mauvais, mauvais ! Je sais que des millions de pilotes sont passés par là depuis que les groupes tactiques ont été dissous. On a mis des chevaliers de la croix de fer comptant des centaines de missions au volant d'un tank et des pilotes chevronnés se sont mués en fantassins. Après avoir volé pendant des années, ils se sont retrouvés participant aux batailles d'encerclement du front de l'est ou aux combats de Normandie. »

La dactylo ouvrit l'appareil de radio :

« Voici le texte du communiqué : Violents combats sur une ligne Avranches-Caen... »

— Je m'y connais en matière de débarquements. En Italie, nous avons eu droit à plusieurs répétitions générales...

La dactylo se taisait.

« Pour la première fois, au cours de cette

guerre, Londres a été bombardé avec des armes nouvelles. L'heure de la vengeance a sonné. »

La fille bondit sur ses jambes, se rua sur la porte, l'ouvrit et lança d'une voix triomphante :

— Mon colonel, les V1 sont entrés en action...

De la pièce voisine, un officier surgit, grand et mince :

— Où ça ?

Il m'aperçut dans mon coin et je le regardai.

« Inutile de me considérer comme tu le fais, d'un air aussi ahuri. Le V1, ce n'est pas moi ! »

A son tour, il claironna :

— Londres est bombardé, depuis le Pas-de-Calais. L'heure de la vengeance a sonné !

Le colonel, sortant de son bureau, s'assit sur le bord d'une table ; lui, la dactylo et l'officier tendaient l'oreille, avides de connaître les détails. Après un silence, la voix du speaker reprit :

« De deux à trois heures, nous retransmettrons de la musique variée... »

La fille ferma l'appareil et le colonel me demanda :

— C'est moi que vous voulez voir ?

— Oui, mon colonel.

— Je vous en prie, entrez...

Je pensais :

« Maintenant, tu vas l'entendre, ta musique variée, Peter Henn... »

Je me mis au garde-à-vous et débitai ma litanie.

— Hum... marmonna le colonel. Avez-vous vos papiers ?

Je lui tendis l'enveloppe. Les secondes passaient et j'attendais passivement le mot fatal : « Infanterie... chars ou troupe d'assaut.

Le colonel mit longtemps avant de se décider :

— Votre chef de groupe vous décrit comme un garçon qui pense trop. Parfait, splendide ! Il y a longtemps que je cherche quelqu'un qui soit capable de réfléchir. J'ai justement quelque chose pour vous : un emploi à l'état-major. Allez vous présenter aux bureaux de la division aérienne, dites-leur bonjour de ma part et annoncez-leur que je leur envoie quelqu'un qui sait penser : c'est si rare aujourd'hui. Vous serez officier de renseignements adjoint, à titre temporaire seulement. Aucune affectation définitive. Nous allons voir ce que vous serez capable d'inventer. Tenez, prenez vos papiers. Vous retournerez plus tard dans les unités actives.

— Mais je suis inapte au pilotage, mon colonel.

— Et pourquoi ?

Je racontai l'accident de Bals, puis déposai l'attestation médicale devant lui.

— M'est égal, c'est décidé. Vous penserez moins, voilà tout. Croyez-moi, personne ne s'en apercevra. Si vous saviez à quoi l'on réfléchit à l'état-major ! Faites-vous examiner dans quelques mois. On ne fait pas la guerre qu'en Messerschmitt, mon garçon, la guerre de la paperasse est aussi nécessaire. Suffit... au revoir.

Passant près de la « tapeuse », je lui glissai :

— Il me plaît, votre colonel !

Agréablement flattée, elle rétorqua :

— Le « vieux » ? Oh ! oui, c'est un brave type.

Et elle établit mon ordre de transport.

Dans le métro, je pensais :

« Ainsi, tu fais toujours partie de la Luftwaffe, même si tu es affecté dans un état-major à titre de tailleur de crayons... Bonne chance, Peter Henn ! »

A la division aérienne, régnait une activité fébrile. Des auxiliaires féminines en veux-tu en voilà ; de temps en temps, on apercevait quand même quelques officiers : commandants, lieutenants-colonels, une poignée de capitaines. J'étais un des rares lieutenants et je me disais : « Ici tu joues le rôle de simple soldat. Classer des rapports, envoyer des circu-

laires, voilà ton boulot. Pour le reste, tu as le droit de fermer ta gueule. » Grand Dieu, quelle paperasse ! Une mer, un océan, du papier par quintaux, que dis-je, par tonnes, une véritable invasion !

C'est avec cela que nous faisions la guerre. J'avais l'occasion de voir et d'entendre et du temps pour réfléchir.

Le cœur de cet appareil perfectionné qu'était le Q. G. de la Luftwaffe était un bunker de béton et d'acier, haut de trois étages et profond d'autant, à l'épreuve des bombes. Déjà, lorsque je faisais partie des unités combattantes, le doute s'était glissé en moi ; maintenant que j'étais affecté aux services d'état-major, j'étais devenu un sceptique à tout crin.

A l'intérieur du bloc, existait une immense carte lumineuse, rappelant un écran de cinéma. Tout avion qui pénétrait dans l'espace aérien du Reich se déplaçait en miniature sur la carte et il était l'objet d'une surveillance de tous les instants. Une réalisation technique indiscutable. Les détecteurs répartis dans la nature décelaient l'appareil et une installation d'une extrême complexité faisait que son ombre se trouvait projetée, ici, sur l'écran, au centre nerveux de la défense aérienne. Tous les fils convergeaient vers le P. C. : tables d'écoute, stations radio, centrales de détection, etc. Tous les rapports aériens, les conversa-

tions des pilotes dans l'interphone, le moindre mot présentant un intérêt étaient écoutés. C'était un monde de câbles, d'écrans de télévision, de faisceaux lumineux et de tubes cathodiques.

On voyait pour ainsi dire chaque hélice, qu'elle appartînt à un Messerschmitt, à une forteresse ou à un Liberator.

En avant, derrière un pupitre, se tenait l'officier de renseignements. Il lui suffisait d'appuyer sur un bouton pour diriger les escadrilles de chasse vers tel ou tel secteur. Le temps d'actionner une manette, de décrocher le téléphone, des Messerschmitt 109 décollaient sur les terrains des alentours, la flak ouvrait le feu près de Halle, autour de Berlin ou de Magdebourg, ou bien elle cessait le tir. Que le lieutenant-colonel levât le petit doigt, les ordres partaient immédiatement dans tous les azimuts et la défense entrait en branle.

Le secteur à surveiller était énorme : de Hanovre à Katowitz, de la Prusse Orientale au Mittelgebirge.

En cet été de l'an de grâce 1944, les bombardiers alliés arrivaient comme les sauterelles : mille, deux mille, trois mille à la fois. La carte lumineuse délimitait un espace s'étendant du sud de l'Angleterre à la Pologne, du Danemark aux Alpes. Les bombardiers venaient en masse, souvent de l'ouest et du sud en même

temps : mille, deux mille, trois mille, par paquets, semaine après semaine, jour après jour. Lorsque, le lundi, la division aérienne disposait d'un effectif de trois cents chasseurs susceptibles de prendre l'air, le mardi, après une grosse attaque, elle n'en possédait plus que deux cents ; le mercredi, cent vingt à cent cinquante, le jeudi, un peu moins de cent, le vendredi, une cinquantaine. Le samedi, l'officier de renseignements préférait s'abstenir que de donner l'ordre de décollage ; il décrochait son téléphone et appelait le corps aérien :

— Laissez-nous un peu souffler, que diable ! Il faut d'abord faire le plein de pilotes et d'avions. Nous sommes à bout de rouleau. Si, aujourd'hui, deux mille bombardiers et mille Mustang arrivent, je ne peux tout de même pas envoyer en l'air les cinquante malheureux coucous qui me restent, sinon pas un ne rentrera. Montrez-vous raisonnables, nom de... Ce serait un sacrifice inutile. Par une nuit claire comme nous en avons une, les autres vont arriver avec deux ou trois mille machines. Parvenues au-dessus du Reich, les formations vont se disloquer par groupes de cent et attaquer des objectifs différents. Ils ne resteront pas groupés, ils n'en ont plus besoin. Enfin, vous avez des yeux pour voir ! Dans ces conditions, pourquoi nous bercer d'illusions ? D'après les statistiques, la durée de vie moyen-

ne d'un pilote affecté à la défense du Reich varie entre 48 et 69 heures. Ce qu'il faut, c'est attendre, nous regrouper, reconstituer nos escadres avant de repartir à l'attaque.

La réponse vint, laconique :

— Non... Ordre du maréchal du Reich : tous les aviateurs capables de tenir un manche et viser dans un collimateur prendront l'air.

Je murmurai :

— Dieu du ciel, le commencement de la fin... !

J'eus bientôt assez de cette existence, de ces mensonges, de cette panique de dernière heure qui se lisait sur tous les visages. Je voulais revenir au front coûte que coûte, à n'importe quel prix. Le médecin qui me fit passer l'examen médical fit preuve de compréhension :

— Vous ne pouvez plus réintégrer la chasse, votre aptitude à supporter l'altitude est très diminuée. Il se peut que, plus tard, vous recouvriez vos anciennes facultés ; mais, pour le moment, mieux vaut ne pas vous leurrer.

— Dans ces conditions, j'irai dans l'aviation tactique.

Je me fis remettre une attestation et, après avoir rendu visite au service intéressé, je bouclai ma valise, une fois de plus.

## XIX

Jusque-là, j'avais toujours cru que la chasse était la plus mal partagée de toutes les formations relevant de la Luftwaffe ; d'une part, elle était dotée de Messerschmitt 109 notoirement insuffisants, étant donné la supériorité aérienne de l'ennemi ; de l'autre, l'appareil avait accusé de graves défauts depuis le début de la guerre. Or, je me trompais. Les autres, les bombardiers chargés, de 1942 à 1944, de survoler l'Angleterre par tous les temps, harcelés de l'envol à l'atterrissage par des hordes de chasseurs de nuit et fondant dans la fournaise de la flak anglaise, au-dessus de Londres par exemple, étaient logés à la même enseigne. Sinon pire. Quand elles eurent été décimées, les formations furent dissoutes et les survivants envoyés sur le front de l'Est.

Telle fut l'action d'éclat, le trait de génie du commandement : dissolution de l'aviation tactique au moment où l'adversaire se disposait

à conquérir la maîtrise aérienne totale. L'obsession des armes de représailles commençait.

Plus de bombardiers, plus d'avions de reconnaissance, plus de Stukas, mais des chasseurs et des chasseurs bombardiers ; les armes secrètes serviraient d'ersatz. Il n'y avait donc plus que des chasseurs de nuit et de jour et des avions d'assaut, comme on les appelait. Tout le reste du personnel volant fut versé par une commission de regroupement, soit dans l'infanterie, soit dans les autres formations terrestres.

Telle était la situation lorsqu'on m'affecta dans un groupe de bombardement basé en Silésie sur un terrain d'essai où le personnel s'initiait à l'emploi d'armes nouvelles.

Pour la première fois dans les annales de l'aviation allemande, des avions lançaient des fusées contre des objectifs à terre. Au fond, l'idée n'était pas mauvaise ; les indications ne manquaient pas sur la meilleure façon de s'y prendre pour transformer en tas de ferraille les T. 34 et les Staline, mais elles restèrent précisément ce qu'elles étaient, c'est-à-dire des indications. La pratique se chargea de faire mentir la théorie ; il ne pouvait guère en être autrement, c'est la règle.

La formation était équipée en Focke Wulf 190, l'ancien chasseur Focke Wulf. Doté d'un

moteur en étoile à refroidissement par air, l'appareil était particulièrement adapté aux opérations visant des objectifs terrestres ; le moteur était moins vulnérable que celui du Messerschmitt 109, à refroidissement par huile ; un seul éclat dans le radiateur suffisait à mettre le Messerschmitt hors de combat.

Sous les plans du « long nez », on avait disposé des supports auxquels étaient fixées des fusées. Une poussée sur le bouton de mise à feu et les engins, allumés électriquement, partaient. Au début, les fusées n'avaient guère qu'un effet moral, car la plupart des pilotes mettaient régulièrement à côté de la cible. Vint un jour où un « génie » se dit qu'à basse altitude les chances d'atteindre l'objectif devaient être plus grandes. La trajectoire s'en trouva rectifiée, l'angle de chute réduit et les possibilités d'emploi s'accrurent en proportion.

Quand le nouveau groupe fut suffisamment convaincu de l'efficacité du procédé et que les chars-cibles eurent été transpercés par les fusées d'exercice, arriva le premier ordre de mission.

« Départ pour le front de l'Ouest. Les Sherman sont sur le Rhin, près de Strasbourg. »

Le groupe partit et passa à l'attaque depuis un terrain du pays de Bade. Plus exactement, on essaya de lancer l'attaque et l'opération

échoua lamentablement. La raison ? Un feu d'enfer de la D.C.A. ennemie.

Le lieutenant Jupp, arrivé en même temps que moi, eut le mot de la fin :

— Encore deux ou trois missions comme celle-ci et nous irons à pied.

Nous savions tous à quoi nous en tenir. Depuis longtemps déjà, il était évident que la guerre était perdue. Cependant, nous continuions à voler ; le courage ne nous avait pas abandonnés, c'est-à-dire pas encore ; nous croyions candidement que, peut-être, l'impossible deviendrait possible. Qui sait si une solution politique imprévue ne viendrait pas modifier le cours de la guerre ? Peut-être, toujours peut-être ?

En attendant, il fallait continuer à voler, à serrer les dents. Pour y échapper, il n'existait que trois solutions : la mort, une blessure ou la captivité. Bien entendu, les permissions n'existaient plus que dans nos imaginations.

J'avais appris, par hasard, que des pilotes s'étaient enfuis en Suisse avec leurs machines; aussitôt, les SS avaient bouclé tous les membres de leurs familles, du grand-père au petit-neveu. Incarcération collective. Il fallait s'y attendre ; mieux valait rester à son poste jusqu'au bout sans rien dire. Parfois, l'un ou l'autre tombait prisonnier, quelque part du côté

d'Aix-la-Chapelle ou dans l'Eifel. Voici quels étaient les commentaires :

« Tant mieux s'il a réussi à se poser sur le ventre ! La radio de Londres a déjà annoncé qu'il était en vie de l'autre côté. Pour lui, la guerre est finie. »

Et nous continuions à piloter.

Un jour vint la grande affaire que nous attendions tous : l'offensive d'hiver, lancée depuis l'Eifel, déclenchée à l'improviste, sans crier gare. On nous réunit pour la lecture de l'ordre du jour : « Camarades, en avant ! Direction, la Manche ! » Des questions fusaient : « Où se trouve Paris ? Ah ! oui, là, j'ai le doigt dessus. En avant ! Les tanks ont repris leur progression. Nos éléments avancés sont aux environs de Dinant. En avant ! »

Encore une fois, tout le monde repartit, gonflé, bandant ses énergies, les dernières, pour un ultime effort après des mois et des mois de passivité. Nous survolions l'Eifel jour après jour, remplis d'audace, luttant contre le nombre. On nous avait dit : « Enlevez les fusées. Nous n'avons plus besoin de projectiles antitanks. Les nouveaux chars Tigre armés d'un canon de 8,8 avancent en première ligne. Ils démolissent tout ce qui tombe sous leurs chenilles. Accrochez des bombes sous vos appareils et lâchez vos œufs sur le dernier

coin où les Américains résistent. Bombes sur Bastogne ! »

Le chef de groupe nous réunit :

« Pour notre escadre, il n'y a qu'un seul but, un seul objectif : Bastogne. Tout ce que nous pouvons emporter, tout ce qui vole : direction, Bastogne. La place forte est encerclée : les autres se sont enterrés. Il faut qu'ils sortent. Autour de Bastogne, l'infanterie allemande monte la garde, elle forme le cercle, elle tiendra bon, à condition que nous fassions mûrir le fruit. Les quelques compagnies américaines sont incapables de tenter une sortie ; elles attendent d'être dégagées. Notre rôle consiste à les faire attendre en vain. Nous devons les mettre hors de combat le plus rapidement possible pour que les troupes investissant Bastogne puissent reprendre leur place à la pointe de l'attaque. Lâchez vos bombes. Bastogne doit tomber ! »

Les Alliés savaient exactement ce que Bastogne signifiait pour eux. Ils s'accrochaient, enfonçant leurs pieds et leurs ongles dans la terre belge ; leur D.C.A. déclenchait un feu d'enfer sur les groupes de bombardiers qui approchaient. Personne ne cédait. Les Focke Wulf revenaient constamment à la charge, vrombissant, sifflant et hurlant comme une meute déchaînée.

Je me souvins d'Aprilia et je sus, à mon

tour, ce que cela signifiait de laisser son poing s'abattre sur une petite ville paisible, faisant sauter les maisons, soulevant des colonnes de terre et des nuages de fumée qui surgissaient du sol.

« Bastogne doit être rayée de la carte. C'est notre dernière chance. L'aviation ennemie a été surprise; en ce moment, elle bat en retraite et se replie sur des terrains loin à l'arrière des lignes. Il lui faudra quelques jours pour se ressaisir, pas plus. Maintenant, le ciel est libre pour les croix de fer, pour la dernière fois. Une seule chose compte : bombes sur Bastogne ! »

Cependant, la D.C.A. ne cessait de se renforcer au-dessus de la petite ville ; les batteries étaient à la fois plus nombreuses et plus puissantes. Entre deux missions, je posai la question à Jupp :

— Comment font-ils donc pour se procurer des munitions ?

Jupp s'empressa de me renseigner :

— C'est tout simple ! Pendant la nuit, des planeurs atterrissent, chargés à bloc. Tu ne les as pas vus ? Ce sont eux qui ravitaillent les assiégés, eux seuls. Nous n'avons pas de chasseurs de nuit pour les en empêcher. Ils restent en Allemagne et veillent sur nos villes. Si seulement nous pouvions emprunter à ceux d'en face un seul tapis de bombes, rien qu'un,

tu verrais Bastogne ! Nos équipages de bombardiers, capables de réaliser une opération de ce genre sur leurs vieilles casseroles, ne sont plus là. On les a retirés de l'aviation : ce sont eux, en partie, qui conduisent les chars devant Dinant. Il y a de quoi hurler et s'arracher les cheveux. Jamais nous n'arriverons à venir à bout de ce trou.

On nous poussait en avant : « Il faut que Bastogne tombe, il le faut. Montez dans vos zincs, vos soutes sont pleines. Décollez pour la prochaine mission. Bastogne dcit tomber... »

Or Bastogne tint bon.

La place demeura solide comme un roc et ce fut la fin de l'offensive. Les Panzer durent s'arrêter, faute d'essence, en pleine nature ; on les avait lancés en pointe et ils étaient incapables de poursuivre l'adversaire en déroute. La majorité fut encerclée, pendant que les autres se traînaient timidement à travers champs. L'ennemi isola les formations avancées, puis attaqua sur les flancs de la poussée, du nord et du sud en même temps. Quelques jours plus tard, le front avait repris son ancien tracé.

— Jupp, cette fois, nous sommes dans la mélasse. Ces messieurs s'étaient imaginé que les chars pourraient refaire leur plein dans les dépôts des Américains, près de Dinant. Le corps blindé aurait pu poursuivre sa progres-

sion avec l'essence de prise. Ce qu'ils n'avaient pas prévu s'est produit ; les autres ont mis le feu à leurs dépôts. Quand les Tigre sont arrivés, ils brûlaient déjà. Maintenant, la coupe est pleine.

Jupp acquiesça :

— Toujours ce foutu ravitaillement. C'est lui qui nous a lâchés devant El Alamein, devant Moscou, devant Stalingrad ; maintenant il nous fait faux bond devant Dinant. C'est la même comédie qui se renouvelle ; il nous manque toujours une longueur pour l'emporter.

Le 31 décembre 1944, veille du jour de l'An, le commandant déclara :

— Ce soir, pas de fête, les enfants ; tout le monde au lit. Demain, nous aurons du fil à retordre pour notre petit déjeuner. Il nous faudra avoir les idées claires. Demain, pour la Saint-Sylvestre, Hermann a décidé que tout ce qu'il a dans ses écuries sortirait.

Le lendemain matin, à six heures, je réveillai Jupp.

— Eh ! Jupp, bonne année !

Le commandant nous expliqua l'opération :

— Dans une heure, tous les avions disponibles prendront l'air. Les états-majors ont déterminé les objectifs, rien n'a été laissé au hasard. En ce qui nous concerne, le nôtre est

la ville de Saint-Trond ; le terrain y est encombré de Thunderbolt. La mission s'annonce favorablement ; les autres dormiront quand nous arriverons. Ils auront encore la gueule de bois après la soirée d'hier. Voici l'axe d'attaque. Rassemblement au-dessus de Prüm, puis cap sur la Belgique. Pas de bombes ; la mission doit être accomplie uniquement avec les armes du bord. Tâchez de montrer que vous êtes capables de mettre dans le panneau. Regardez ! Voici une photo du terrain de Saint-Trond. Ici, les Thunderbolt alignés en files ; ici, la flak légère. Les servants dormiront... du moins, nous pouvons toujours l'espérer. Après le premier passage, la formation virera et balayera le terrain à rebours. Ensuite, sauve-qui-peut. Ne vous laissez pas engager en combat si, contrairement à ce que je pense, nous devions en arriver là. Nous avons juste assez d'essence dans les réservoirs pour l'aller et le retour...

Jupp murmura, d'un ton sarcastique :

— Voilà que ça recommence...

— L'élément de surprise est capital. Remontez les rangées de Thunderbolt et gardez votre cap en filant en rase-mottes. Un bon coup de balai, c'est tout. Les autres ne doivent pas avoir le temps de se ressaisir. Au-dessus du terrain, vous foncerez ; ça doit suffire. Une fois que vous aurez vidé vos chargeurs, il est

indispensable que des colonnes de fumée s'élèvent des Thunderbolt en feu. Compris ?

— Compris !

— Hop ! Sautez dans vos zincs !

Le temps de bondir jusqu'aux appareils, de se hisser sur son siège, de boucler ses courroies, nous décollions. Bientôt, en vol de groupe, les appareils mettaient le cap sur Saint-Trond. Il faisait encore nuit, une nuit noire, sans une lueur annonçant l'aube. Les feux de position clignotaient sur les ailes et sur les fuselages, verts, rouges, blancs ; et l'air retentissait du grondement des moteurs. Tout ce qui portait la croix de fer volait. Filant à gauche de notre groupe, quelques avions passèrent, dans un sifflement, laissant de straînées derrière eux, puis disparurent.

« Avions à réaction », annonça le commandant dans la radio.

Moi-même, je pensais : « Tiens, le père Messerschmitt vient de lâcher ses lévriers. Cette fois, si nous ne réussissons pas !... »

Mon enthousiasme refroidi, je réfléchis : « Saint-Trond ! Des Thunderbolt en pagaille et l'essence qui est mesurée dans nos réservoirs. »

Je volais près du chef de groupe, dans la formation de tête. Le soleil n'était pas encore levé ; le monde apparaissait tout blanc, noyé dans la brume, au-dessous de nos ailes ; le ciel

commençait tout juste à se colorer du côté de l'est. Nous survolions l'Eifel ; ombres bleues, forêts sombres, traînées vertes et blanches marquant la vallée du Rhin. Au-dessus de Prüm, les formations étaient en cours de regroupement, gigantesque carrousel. Finalement, tout le monde se trouva au rendez-vous. Plus loin, vers le nord, au-dessus de Krefeld, d'Aix-la-Chapelle, au sud, près de Trèves, partout le même tableau : des grappes d'avions qui tournoyaient.

Le soleil levant dans le dos, pour la dernière fois, la Luftwaffe mit le cap sur l'ouest, avec un millier d'appareils. Chaque groupe, chaque escadrille connaissait son objectif. Une aube nouvelle se levait.

Cependant, l'essence était mesurée.

En France, en Belgique, en Hollande, une fois encore, ce fut la panique. A huit heures du matin, les Allemands étaient là, tirant, virant en rase-mottes au-dessus des terrains et des pistes, lâchant leurs salves, leurs rafales de mitrailleuses. Plusieurs escadrilles américaines voulurent prendre l'air avec leurs avions supérieurs aux nôtres, mais nos coucous évoluaient au-dessus des aérodromes et les clouèrent au sol. La D.C.A. dormait encore à moitié. Dans la plupart des cas, ce ne fut qu'une traînée de poudre, un coup de torchon,

mais les terrains étaient transformés en mer de flammes.

Le communiqué annonça : « Plein succès. Triomphe énorme. L'aigle allemand déploie de nouveau ses ailes. »

Notre commandant ajouta, en guise de commentaires :

— Oui... de la... Possible que les autres escadres aient obtenu de meilleurs résultats, mais, en ce qui nous concerne, il n'y a pas de quoi crier victoire.

Il saisit son téléphone et appela l'officier d'état-major chargé de l'établissement des missions :

— Il se peut que nous ayons des stratèges en haut lieu, mais pourquoi avez-vous fixé la route comme vous l'avez fait, bande d'idiots ? D'un bout à l'autre, nous avons suivi l'allée de flak disposée contre les V1: Prüm-Saint-Trond-Londres en droite ligne, celle qu'empruntent les cigares à repoussoir. Résultat : sitôt franchie la ligne de front, nous étions environnés de choux-fleurs. D'un bout à l'autre, les Américains ont planté des batteries, côte à côte, depuis l'Eifel jusqu'à Londres. Il y en a des milliers en rang d'oignons. Impossible de leur échapper : chaque détour correspondait à deux ou trois litres d'essence supplémentaires. Chaque virage impliquait l'allongement du circuit ; sur le chemin du retour, nous au-

rions dû nous poser sur le ventre, quelque part derrière les lignes. A notre corps défendant, nous avons suivi l'allée de flak, de bout en bout. En outre, rien à faire pour grimper ; pour cela, nous manquions d'essence et les détecteurs nous auraient repérés, trop tôt pour que l'effet de surprise jouât à plein. Il y avait de quoi s'arracher les cheveux. Le colonel a été abattu, si vous tenez à le savoir, et, dans mon groupe, il y a une belle collection de chaises vides. Ah ! ils sont frais, nos officiers d'état-major... «

Il raccrocha.

M'adressant à Jupp, je lui dis :

— Ceux qui ne sont pas encore rentrés ne reviendront jamais. Trop tard... leurs réservoirs sont vides. Maintenant, que les présents se comptent, pendant qu'il en est encore temps !

Jupp chercha à me consoler :

— Il n'y a que notre groupe qui ait fait fiasco. L'essentiel c'est que les autres aient accompli du bon boulot.

La riposte ne se fit pas attendre. Jour et nuit, les bombardiers alliés arrivaient ; sans cesse ils attaquaient les terrains et les pistes, les tapis de bombes pleuvaient et les groupes qui, le matin du jour de l'an, avaient remporté la victoire par surprise, se virent écrasés au sol. Après une brève éclipse, le quadrimoteur

triomphait et le rêve d'un nouvel essor des ailes allemandes était définitivement abandonné.

C'est à ce moment que l'alerte sonna :

« Les Russes ont crevé le front. Remettons des fusées sous nos plans ; nous repartons à la chasse aux tanks. »

— Maintenant, Jupp, il est midi moins cinq. Nous allons voir si le dernier bataillon qui tiendra le champ de bataille sera un bataillon allemand, comme l'a dit Adolf.

Pour la première fois, je rencontrai « mon » premier Russe au-dessus de Breslau. Il pilotait un Yak 9 et faisait preuve d'une remarquable maîtrise. Mon groupe se trouvait à Rosenborn am Zobten, au sud de Breslau, pendant qu'en Silésie le front craquait de toutes parts. Les T-34 roulaient comme ils l'avaient fait depuis Stalingrad, les chars Staline montraient partout la gueule de leurs immenses canons, Breslau était encerclée, et, pour la première fois dans l'histoire du Reich, un groupe de bombardiers allemands larguait ses bombes sur une ville allemande.

Entre deux missions, j'abordai Jupp :

— Mon vieux, je pense au café Hutmacher, dans la Schweidnitzerstrasse. Tu te souviens ? Je crois bien que, ce matin, je l'ai oblitéré. En tout cas, mon œuf de cinq cents kilos est tombé à côté.

J'étais assis sur une caisse, pâle, fourbu, les mains tremblantes, tournant et retournant mon casque entre mes doigts. Jupp se taisait.

Un mécano passa en courant : « Préparez-vous pour la prochaine mission. Même objectif, envol immédiat. »

— Viens, me dit Jupp, continuons cette saloperie. J'ai l'impression que nous n'en avons plus pour longtemps.

Une semaine plus tard, Jupp était mort : son pressentiment ne l'avait pas trompé.

Le front cessait de reculer ; nous aussi. Le groupe s'était replié sur Dresde Klotzke. Nos missions nous menaient maintenant sur Breslau, au-dessus de Görlitz et de Liegnitz. Chaque fois que nous mettions le cap sur l'est, nous apercevions la Silésie en feu sous nos plans. Les villages rougeoyaient, les villes brûlaient ; du front montait un vacarme d'orage. Quand nous survolions la Basse-Silésie, nous passions au-dessus d'immenses caravanes de fugitifs qui se traînaient sur les routes enneigées. Ils venaient de Haute-Silésie, sur les routes et les chemins, s'enfuyant vers l'ouest. L'infanterie allemande refluait, elle aussi, vers l'ouest, les tanks russes fonçaient, l'armée rouge progressait, vers l'ouest également. Nous étions les seuls à mettre le cap sur l'est, les derniers. Nous voyions les montagnes du Riesengebirge, l'Alt Vater, la Schneekoppe,

nous tournions au-dessus de Breslau, accomplissant parfois des missions de reconnaissance sur le bassin industriel de Haute-Silésie, jetant nos bombes sur les foyers de nos compatriotes ; nous exécutions les ordres reçus, la mort dans l'âme et le rouge au front.

Personne ne nous demandait ce que nous ressentions.

Le front se muait en avalanche, de la Baltique aux Carpates ; rien ni personne ne pouvait endiguer la marée. Le rouleau compresseur ne s'arrêterait pas, cela nous le savions, surtout nous, les derniers pilotes allemands, qui, jour après jour, sillonnions le ciel ; sans but, inutilement, sans espoir, et souvent sans perspective de rentrer au terrain, nous volions. Nous étions courbés sous un joug que nous ne pouvions plus secouer ; véritables automates, nous avions désappris à réfléchir, à penser. Nous nous battions, mais la tête vide. Nous volions tant que nos hélices continuaient à tourner, tant qu'on nous en donnerait l'ordre. Parfois seulement, il nous arrivait de sourire quand nous entendions les harangues enflammées diffusées par les dernières stations de la radio allemande. Nous, nous savions la vérité, nous la voyions chaque jour et pouvions nous faire une idée de la situation. Pas eux ! Sachant que tout était inutile, nous volions quand même, malgré tout.

« Henn, as-tu vu, sur la route Bunzlau-Görlitz, les fugitifs se jeter à plat ventre dans la neige quand tu les as survolés en rase-mottes ? Ils t'ont pris pour un Russe et se sont rués dans les fossés enneigés. A l'avenir, j'éviterai de passer au-dessus d'une route encombrée de réfugiés. »

Nous avions honte.

Dans la radio, sur les antennes de Görlitz, Goebbels s'égosillait : « Nous vaincrons, soyez-en sûrs. Nous les rejetterons. C'est une question de jours, peut-être de quelques heures... »

Nous restions silencieux, tendant l'oreille : nous avions honte pour lui.

Sur tous les murs, sur chaque voiture, des affiches proclamaient : « Camarade ! Chaque pas en arrière rapproche la mort de ton foyer. »

Nous en étions là !

Dresde brûlait. Une fois de plus, les forteresses volantes et les Liberator étaient venus en formations massives, le jour et la nuit suivante. Pendant une semaine, un immense panache de fumée plana au-dessus de la ville. Volant à trois mille mètres au-dessus de Görlitz, je voyais la fumée rabattue par le vent, un champignon montant à huit mille mètres, noir, bleu sombre, gris, parcouru d'étincelles et strié d'éclairs jaunes. Partout où j'allais, il

n'y avait que lui, dominant l'horizon, crevant les nuages. Même quand la brume couvrait le sol, il suffisait de piquer dans le panache de fumée pour retrouver le chemin de l'aérodrome.

Au moment de l'attaque, une douzaine de Messerschmitt 110, équipés en chasseurs de nuit, se trouvaient sur le terrain de Dresde-Klotzke. Ils avaient décollé pour monter à la rencontre des bombardiers ennemis, veillant à ne pas emboutir les quadrimoteurs au-dessus de la ville en flammes. Notre groupe avait interdiction de voler la nuit ; d'ailleurs, même si nos vingt appareils avaient pris l'air, c'eût été inutile. Chaque Focke Wulf abattu en flammes serait tombé sur Dresde, ses soutes à bombes et ses réservoirs pleins, ajoutant à l'horreur de cette nuit d'apocalypse. Les vagues assaillantes ne purent être arrêtées, le sort de Dresde était scellé à l'avance.

Le « cessez le feu » n'était plus fonction que de la rapidité avec laquelle les masses de chars russes et alliés fonceraient l'une vers l'autre, venant de l'est et de l'ouest.

Un jour, le chef de groupe réunit ses pilotes et nous tint ce discours :

— Les enfants, je vous dis adieu. Je vous quitte. On vient de me saquer et de me retirer mon commandement. Il paraît que nous n'avons pas été fichus d'arrêter les tanks rus-

ses. Vous le savez comme moi : nos fusées ne mettent pas toujours dans le mille. Adieu ! Faites votre boulot... pendant quelques semaines encore...

L'angoisse me prit à la gorge.

## XX

En mars 1945, le groupe vint s'établir dans le réduit tchèque. J'étais calme, infiniment calme ; c'est tout juste si je parlais de temps à autre. Je volais quand mon escadrille recevait l'ordre de prendre l'air et me reposais quand on me l'ordonnait. L'unité que je dirigeais en qualité de leader avait fondu dans le feu du combat. Au début, l'escadrille comptait encore douze pilotes et quatre-vingts rampants. Maintenant, l'effectif était réduit de moitié. Plus de nouveaux pilotes ; les mécaniciens étaient versés dans l'infanterie et, chaque samedi, lorsque je passais la revue d'effectif, je constatais que la formation se rétrécissait comme une peau de chagrin. Le groupe. il s'agissait d'un groupe théorique, avait l'importance d'une escadrille telle qu'il en existait au début de la guerre. Mon nouveau chef de groupe ne volait pas ; il se contentait de transmettre les ordres qui lui parve-

naient de l'escadre. C'étaient toujours les mêmes qui décollaient, les mêmes aussi qui se rebiffaient. Il était pratiquement impossible d'exécuter une mission à effectif complet. Au dernier moment, on recrutait des pilotes en raclant les fonds de tiroir et les chefs d'escadrille prenaient le commandement à tour de rôle.

— Henn, me disait le chef de groupe, aujourd'hui, vous attaquerez les tanks russes que vous rencontrerez dans le secteur de Goding.

De la main, il faisait un veste vague.

— Bien, mon commandant. Combien d'appareils ?

— Tous.

— C'est-à-dire les six que compte le groupe.

Et je donnai mes instructions.

Parmi les pilotes figuraient deux jeunes sous-officiers, vingt ans à peine. Le 23 avril 1945, ils devaient exécuter leur première mission et je les mis au courant :

— Dans l'aviation d'assaut, le pilote doit savoir tout faire ; il est chasseur quand ceux d'en face arrivent au manche de leurs Yak 9. A ce moment, on tourne, on se regroupe et on vend sa peau le plus cher possible. Si vous avez une bombe sous le ventre de l'appareil, vous êtes bombardier en piqué ; foncez sur l'objectif. Vous êtes aussi chasseur de tanks

quand les Staline ronflent sous vos plans et pilote de reconnaissance lorsqu'il s'agit de repérer une formation ennemie qui a percé les lignes. Le mieux c'est d'avoir des yeux partout à la fois : en avant, en arrière, au-dessus et en dessous. Il est bien évident qu'au début, il faut être continuellement sur ses gardes et ouvrir l'œil ; simple affaire d'habitude. On fixe le sol pour chercher sa cible et pour s'assurer que l'objectif est le bon, mais sans trop insister. Il est indispensable de fouiller également le ciel, de temps en temps. Sinon on risque de percuter l'objectif que l'on vise. Les autres arrivent par derrière, lâchent une rafale et l'on se réveille dans l'autre monde. Perspective désagréable, croyez-moi ; cela a failli m'arriver. Mettez-vous tous les deux derrière moi, je veillerai au grain. Un à gauche, l'autre à droite, dans ma queue. Compris ?

— Oui, mon lieutenant !

Me tournant vers l'adjudant qui devait nous accompagner, je lui dis :

— Vous, vous servirez de couverture avec les deux autres !

— Bien, mon lieutenant !

Les six avions prirent l'air ; je décollai à 15 h 30. Derrière moi, volaient cinq Focke-Wulf chargés de bombes et équipés de fusées; les unes destinées à une gare, les autres aux Staline. C'est l'ordre que nous avions reçu. Le

temps était médiocre et le plafond tombait à trois cents mètres. Par endroit, il pleuvait et la visibilité était mauvaise. Je pensais :

« Pourvu que je découvre la cible ! Oui, mais comment faire pour piquer à l'altitude à laquelle nous volons ? Une belle suée en perspective, avec deux gars accrochés à mes basques et une mission délicate à remplir. Tant pis, c'est l'ordre du chef de groupe. »

Il faut voler, tranquillement, gentiment, le cap sur Goding. J'avais le temps de rêvasser et pouvais me dispenser de surveiller attentivement l'horizon. Je connaissais la contrée par cœur ; de temps à autre seulement je fouillais le ciel, à la recherche des chasseurs. Rien.

Une voix intérieure me sermonnait :

« Voyons, Henn, pas de bêtises, fais demi-tour. Atterris et fais celui qui n'y comprend rien. T'imagines-tu, par hasard, qu'avec tes six coucous, tu obtiendras des résultats appréciables ? De l'autre côté, en face, dans le même secteur, il y a peut-être six mille avions qui t'attendent ! Crétin ! Si jamais tu t'en tires, c'est que tu as une veine de pendu. Vire, Peter Henn, vire. Réfléchis. Crois-tu qu'à ta place un autre mènerait la mission à bien ? C'est tout juste si tes camarades seraient capables de situer la gare de Goding sur la carte. Les deux « bleus » ne te quittent pas d'une semelle. Il va falloir qu'eux aussi piquent dans le

brouillard. Il y a quelques mois à peine, dans la Jeunesse hitlérienne, ils se promenaient en culotte courte et procédaient à la collecte des vieux métaux. Maintenant, ils pilotent un avion qu'ils connaissent à peine et te regardent à travers leurs vitres comme si tu étais le bon Dieu. »

Une autre voix prit le dessus :

« Si tu reviens en arrière, Henn, les deux « bleus » sont perdus d'avance ; ils seront incapables de retrouver le terrain. Des Yak leur barreront la route et les hacheront en morceaux. Reste à ta place, Peter Henn, continue... »

Puis, de nouveau, la première voix :

« En ce moment, tu voles au-dessus des lignes, quelque part entre Zwittau et Brno et il pleut. Tu diras que le temps était trop mauvais, que tu n'y voyais rien, dis n'importe quoi, mais reviens en arrière ! Tu n'arrêteras pas les tanks russes, ni toi, ni les cinq autres. Un escadron de Staline t'attend au tournant. Combien ? Tu ne le sais pas encore. Leurs conducteurs se mettront à sourire quand ils te verront arriver. »

Deux mondes se heurtaient ; mes deux « moi » se livraient bataille.

« Ecoute, lâche ! Dans les Carpates, il y a encore des milliers de soldats allemands, des divisions d'infanterie avec des chevaux et des

chariots, sans appui de tanks, sans artillerie, sans camions ; leur flanc est découvert et ils cherchent à regagner les lignes. Ils finiront en Sibérie si tu n'essaies pas d'arrêter les blindés russes, ne serait-ce que pour quelques heures. Des Staline, des T 34 sont à quai dans cette gare que tu dois bombarder ; ils n'ont qu'à quitter les plates-formes pour se mettre en branle. Il suffit que tu détruises la gare et les voies pour que, pendant quarante-huit heures, d'autres tanks ne puissent arriver. Quarante-huit heures de répit pour les autres, deux jours gagnés. Deux jours qui permettront aux unités isolées de s'aligner sur un front Brno-Olomouc-Moravska-Ostrawa, et de faire leur jonction avec le gros des troupes allemandes. Reste à ta place, Henn ; mène ta section. Tu dois être un exemple, c'est pour cela qu'on te paie. Regarde ! le temps se lève. Ton chef de groupe ne t'aurait pas cru si tu avais argué du temps pour justifier ton retour anticipé. Maintenant, tu as dépassé le front ; vire vers le sud de manière à prendre les tanks à revers. Une fois l'attaque terminée, tu n'auras plus qu'à foncer droit pour rallier ton terrain.

« Henn, attention, les voilà. Les vois-tu ? Là, près de la gare, alignés en rangs. Une belle cible, n'est-ce pas, Peter Henn ? Maintenant, vire et donne tes instructions. Depuis le départ, tu n'as rien dit dans la radio. Les autres

veulent t'entendre. Vas-y, donne tes ordres ! De toute manière, tu ne peux faire demi-tour, il est trop tard.

« Tu as encore le temps, Peter Henn, une minute, rien qu'une minute...

« Attaque, c'est le moment.

« Attaque, Peter Henn, si tu n'es pas un lâche. »

J'appuyai sur le bouton de ma radio :

— Objectif devant vous. Le voyez-vous ?

— Victor... Vu !

— Ecartez-vous, amorcez vos bombes. Larguez d'abord, puis piquez derrière moi et lâchez vos fusées.

— Victor !

Je jetai un coup d'œil circulaire, fouillant le ciel et la terre du regard :

— Ecartez-vous encore ; ne restez pas groupés.

Silence.

— Prêts ?

— Prêts !

— J'attaque !

D'une altitude de cinq cents mètres, les Focke-Wulf piquèrent à angle aigu, l'un derrière l'autre. Je visais tranquillement, sans aucune trace de nervosité, comme je l'avais fait plusieurs centaines de fois. La bombe quitta son support et je redressai.

Soudain, mes jambes se retrouvèrent arra-

chées du palonnier où mes pieds reposaient et ramenés contre mon corps ; mes genoux se replièrent sur eux-mêmes.

J'avais envie de crier.

Rrrreng... rrreng... rreng...

Des éclats heurtaient les tôles et les vitres de la carlingue, une pluie d'éclats voltigeait.

Je tombai le nez sur mon manche ; des nuages noirs, des cercles rouges dansaient devant mes yeux et je perdis conscience.

Une voix dans l'écouteur :

— Tirez sur le manche, mon lieutenant, tirez... la forêt... la forêt...

Instinctivement, je ramenai mon manche, me redressai et rouvris les yeux.

— Tirez, mon lieutenant... !

Je me calai sur mon siège ; mes deux mains étaient jointes sur le manche et actionnaient lentement le levier. J'eus le temps de voir l'appareil se cabrer, puis de nouveau, la voix se fit entendre dans les écouteurs :

— Mon lieutenant... mon lieutenant, ceux de derrière ont été abattus par la flak. Ils sont tombés sur la gare avec leurs bombes. En bas, c'est une mer de feu. Nous ne sommes plus que trois... Qu'allons-nous faire ?

J'aurais voulu lui répondre, mais je n'avais plus la force d'ouvrir la bouche ; avec le petit doigt de la main droite, j'étais incapable d'atteindre le bouton de la radio sur le manche à

balai. Les deux « nouveaux » étaient là, à gauche et à droite, lâchant une salve de temps en temps, me couvrant comme ils le pouvaient, s'approchant trop près. Je les entendais m'appeler :

— Mon lieutenant, que se passe-t-il ? Etes-vous blessé ?

Impossible de leur répondre ; je sentais confusément que je ne devais pas relâcher la pression de mes mains sur le manche, sinon il risquait de m'échapper. Je me contentai de faire oui de la tête. Je piquai du nez une fois de plus et je dus rassembler toute mon énergie pour parvenir à me redresser. Les deux bleus s'en aperçurent et desserrèrent la formation.

Je pensais :

« C'est une erreur... Allez-vous-en... tenez vos distances ! Comment ferez-vous, malheureux, si des chasseurs arrivent ? »

De nouveau, leurs voix dans les écouteurs :

— Mon lieutenant... le moteur n'est pas atteint ?

Je secouai la tête, en signe de dénégation.

— Votre appareil ne flambe pas, mon lieutenant, le fuselage est criblé de balles, c'est tout ce que nous voyons. Nous restons près de vous, mon lieutenant.

Je répétai ce dernier membre de phrase et tentai de deviner ce qui venait de m'arriver. Avant même que j'y sois parvenu, des voiles

rouges et noirs passèrent devant mes yeux et j'entendis la voix de mes coéquipiers :

— Mon lieutenant... tirez... mais tirez donc.

« Henn, il faut que tu te redresses, il le faut. C'est cela, laisse tes mains croisées sur le manche et ne bouge plus. Cale-toi sur ton siège. » Je reprenais conscience.

Mon premier regard fut pour le tableau de bord : vitesse 450... altitude 30 mètres. La pression était normale, les niveaux d'huile et d'essence restaient satisfaisants. J'avais le cap au nord, en direction de lignes allemandes. « Dieu soit loué, le moteur tient le coup... » Je pilotais avec mon manche ; le palonnier ne répondait plus, je le sentais fou. Dans la carlingue, une vague d'essence se répandait : le réservoir intérieur placé juste derrière mon siège avait dû être touché. « Je ne brûle pas encore ?... Non, pas de fumée suspecte ; je maîtrise encore mon avion. Pour combien de temps ? » Je ne sentais rien, aucune douleur, aucun pincement ; seules mes jambes ne réagissaient plus. A partir des reins, tout le bas du corps était insensible, un poids mort. Il y avait eu un choc, un heurt métallique, puis, tout d'un coup, j'avais vu mes jambes se relever. Accroupi sur mon siège, maintenu par la ceinture, je me sentais tourner. « Reprends-toi, Henn, reprends-toi. » Je haletais, et, inconsciemment, je levai les yeux vers le ciel.

A trois mille mètres environ, un essaim de Yak venait dans notre direction. Retour de patrouille sur les arrières de nos lignes, ils rejoignaient leur terrain. « Pourvu qu'ils ne nous voient pas ! Faites, mon Dieu, que nous passions inaperçus. » Mon cœur battait à grands coups sourds. Mes coéquipiers n'avaient rien remarqué. C'est à peine si je pouvais encore virer ; je devais voler droit, cap sur le nord, et attendre d'avoir franchi les lignes pour descendre. Je me souvins que la distance séparant l'objectif du front correspondait à un quart d'heure de vol environ.

« Henn, ton moteur tient bon ; fais-en autant, sinon on t'achèvera à coups de crosses, si tu tombes aux mains des Russes. On le dit tout au moins. » Les deux « bleus » collaient à mon gouvernail, aile dans aile, comme on le leur avait appris. Sans cesse, ils tournaient la tête vers moi, quêtant des ordres. Je sentais leurs yeux rivés à ma nuque, mais j'étais incapable de tourner la tête.

« Il faut que tu les ramènes derrière les lignes ; là seulement, ils pourront se repérer. C'est leur première mission ; autrement, ils se perdraient. Et puis, tu as promis de veiller sur eux. Surtout ne pique pas du nez. Reste appuyé sur ton dossier, les mains crispées sur ton manche. Tu n'as plus besoin de manœuvrer la manette des gaz : elle est poussée à

bloc. Bientôt, dans quelques minutes, tu survoleras les lignes. »

A ce moment, je vis des obus qui fonçaient dans ma direction, des traçantes qui montaient, cherchant à m'attraper. J'eus le temps de penser : « Ta propre flak te tire dessus. Elle s'imagine sans doute que tout ce qui vient d'en face porte l'étoile rouge. Ouvrez l'œil, bon sang ! Si vous aviez tiré comme vos collègues russes de Goding, vous auriez ma mort sur la conscience. »

De nouveau, le voile noir ; ma tête se remit à tourner. « Il faut descendre, tout de suite ; c'est fini, je suis à bout de forces. Il faut que je pose mon dernier avion sur le ventre, comme les quatre « jaune 2 » qui l'ont précédé. Maintenant, les « bleus » sont en sûreté ; ils retrouveront seuls le terrain. »

Je faisais effort pour réfléchir calmement, pour dompter mes nerfs. « Quelques secondes de lucidité. Henn, reprends-toi, l'espace d'un instant. Ce sera ton dernier atterrissage après des milliers d'autres. Pense à tous les gestes que tu dois accomplir, calmement, posément. Il faut que tu essayes de tenir ton manche avec une main. »

Mon poing droit tremblait, mais je me cramponnais au volant comme un noyé. La vie paraissait être revenue dans mes jambes ; je sentais le sang circuler. Cela me brûlait un peu,

mais, à en juger par les apparences, rien de grave ne s'était produit. Pourtant, je ne pouvais parvenir à enfoncer mes pieds dans les étriers du palonnier. Dieu sait pourtant si je l'aurais voulu ! J'appuyai sur le bouton de commande des volets de freinage pour réduire la vitesse. D'un seul coup, l'appareil esquissa un demi-tonneau et je mis immédiatement le doigt sur la manette de fermeture.

« Ton volet droit est endommagé ; il s'est coincé dans son logement. Tu ne peux plus freiner, Henn, tu dois descendre à plein régime. Le volet gauche est sorti, mais pas le droit ; c'est ce qui explique le demi-tonneau à trente mètres de hauteur. «

Baissant les yeux, je vis un champ, une bande de terrain verte et plate. J'ignorais qu'à cet endroit l'Armée rouge avait poussé un coin dans notre front et je m'enfonçai en territoire russe. Je coupai les gaz.

Mes deux coéquipiers tiraient sur des objectifs qui me restaient cachés.

De nouveau, j'entendis leurs voix dans la radio :

— Mon lieutenant... que se passe-t-il ?

« Descends... descends... Peter Henn... voilà le brouillard qui revient, des lueurs rouges qui dansent. » Je haletais ; ma tête dodelinait, mes mains tremblaient, les yeux me faisaient mal. « Relève le nez de ta machine. Quelle est ta

vitesse ? 300 ! C'est trop, beaucoup trop. Il faut que tu arrêtes ton avion. A l'autre bout du champ, il y a une forêt, Peter Henn ! »

Avec ma main gauche, j'arrachai la clef de contact. Le moteur toussota, puis ce fut le choc.

Je me sentis arraché à mon siège, projeté en avant. Un grand fracas, des grincements, un cliquetis... Plus rien. Incapable d'ouvrir moi-même le cockpit, j'appuyai sur le bouton de larguage et le toit de plexiglas se trouva éjecté.

Je respirai l'air frais, à longs traits, m'emplissant les poumons. Soudain, je fus pris d'une panique intense, comme, jadis, près de Nettuno : « Sors... sors vite ! »

Cette fois, les jambes me faisaient défaut. Je ne pouvais arriver à me dresser, à me décoller de mon siège. Avançant mes mains, je saisis les bords de l'habitacle et cherchai à me hisser d'un seul élan. Une painsée lancinante me traversait l'esprit :

« Le moment est venu de donner l'ultime coup de collier, Henn ! Ta vie dépend d'une traction, d'une seule. Si tu ne veux pas rôtir dans ton avion en feu, tire, fais jouer tes muscles. Non, pas comme cela, plus fort... encore plus fort ! » Je m'élevais, centimètre par centimètre, les doigts crispés, sur la tôle, dents serrées, le corps agités de longs frissons. En-

fin, au moment où le buste franchit le rebord, je perdis l'équilibre et culbutai, tête la première, dans les blés en herbe. « Tu es trop près, beaucoup trop près, si ton avion explose. Eloigne-toi... éloigne-toi ! »

Je jetai un coup d'œil circulaire. A une vingtaine de mètres, un buisson poussait au bord d'un fossé. Il me semblait qu'il m'appelait : « Rampe... je te couvrirai. » A bout de souffle, je me mis à ramper, à me traîner sur les coudes. Le buisson continuait à me faire signe :

« Avance, soulève-toi un peu, lève la tête. Sens, Peter Henn, sens ! L'odeur d'essence, n'est-ce pas ? Goutte à goutte, elle tombe sur le bloc moteur ; à moitié enfoui dans la terre, il fume comme un feu de Bengale. Une seule goutte suffit, tu le sais. Souviens-toi de ce qui s'est passé pour Herbert, jadis, devant Nettuno. Plus question de plaisanter, mon lieutenant ; maintenant, il s'agit d'obéir. Ici c'est moi qui commande. Laisse traîner tes pieds, tes jambes, et rampe comme une bête. Tu souffres ? Et puis après ? L'essentiel c'est de sauver ta peau pendant qu'il en est encore temps. Plus loin, toujours plus loin, lieutenant Henn : tu es encore trop près de ta machine en feu. Que se passera-t-il si les réservoirs explosent ? Devant toi, il y a un fossé, le salut... »

J'étais à bout de forces ; je n'avais plus

qu'un désir : m'allonger, le visage contre la terre humide, comme l'Américain de Tocsania et dormir. Relevant la tête, j'aperçus le fossé à portée de main ; j'appuyai sur mes coudes, une fois, puis une autre, et retombai dans le trou, roulant sur la pente. Mes bras battirent l'air, mes mains se crispèrent, un voile noir obscurcit mes yeux.

Au-dessus de ma tête, le buisson bruissait paisiblement ; à travers les branches, j'apercevais un ciel délavé dans lequel fuyaient des nuages échevelés. Soudain, une détonation : une explosion me déchira les tympans... Mon Focke-Wulf venait de sauter. Je rentrai la tête; des morceaux de métal passaient en sifflant, des mottes de terre retombaient en pluie dans un concert de grondements et de détonations.

Il me semblait entendre le buisson murmurer : « Tu vois... J'avais raison ! Quelle chance tu as eue de nous trouver sur ton chemin, moi et le fossé que je couvre. Sinon... adieu, Peter Henn ! Maintenant, repose-toi. Rien de fâcheux ne peut t'arriver, je te cache. Crois-tu que les Russes t'aient vu tomber et ramper vers moi ? Non. Personne n'habite dans le voisinage ; tout le monde a fui. Nous sommes dans le *no man's land.* »

Les feuilles dansaient au vent, symboles de calme, de paix et de sérénité. Un oiseau vint se poser sur une branche ; m'apercevant au

fond du fossé, il s'envola en jetant son cri. Je regardais le ciel...

A trois kilomètres de là, voyant un nuage de fumée, les servants d'une batterie russe pointèrent leurs canons sur le secteur. Quelques minutes plus tard, les premières salves s'abattirent, labourant les débris du Focke-Wulf en feu.

Je perdis connaissance.

Longtemps, longtemps après, les chenilles des tanks russes tracèrent leurs sillons sur la terre du champ de blé...